

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LE TRONÇON DE L'AUTOROUTE 25
ET L'ÉTALEMENT URBAIN

MÉMOIRE
PRÉSENTÉ
COMME ÉXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAITRISE EN GÉOGRAPHIE

PAR
KAMAL CHAHBOUB

JANVIER 2012

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.01-2006). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

Mes remerciements s'adressent à toute personne qui m'a aidé, de près ou de loin, lors de la réalisation de ce projet de recherche.

Ce mémoire de maîtrise est une épreuve de longue haleine, qui m'a demandé beaucoup d'efforts, surtout pour quelqu'un qui travaille et qui essaie de réussir les deux (études et travail).

Mes remerciements s'adressent au directeur de recherche de ce mémoire, M. Sylvain Lefebvre, qui a repris la correction et l'orientation de mon mémoire de recherche après le départ de mon ancien directeur de recherche, M. Louis Allie, que je remercie, pour son aide (correction et orientation de mon projet de recherche). Mme Mélanie Doyon est fortement remerciée pour son apport (corrections et commentaires) comme co-directrice.

Je ne manque pas de remercier les membres de ma famille, qui m'ont soutenu fortement pendant cette période du cursus, mon père, ma mère, mes frères : Amarouche et sa femme, Said, Mourad et Abdenour, sans oublier mes deux neveux Moumouh et Yacine.

Sans oublié mes amis de ma région qui ont immigré au Québec, qui m'ont aidé chacun à sa manière, et auxquels je souhaite de réaliser leurs rêves comme j'ai réalisé le mien avec ce mémoire de maîtrise.

Enfin, je tiens à remercier profondément tous ceux que j'ai côtoyés pendant la période de labour, en particulier Hamid, Youssef et Samir, mais j'adresse un fort remerciement à M. Mohamed Maher pour son aide infallible chaque fois que j'avais besoin de lui.

Je tiens à remercier M. Garand, qui m'a ouvert les archives du CRE-Laval, grâce auxquelles, j'ai pu saisir ce qui se cachait comme intérêts et les portées lointaines du projet de prolongement de l'Autoroute 25.

TABLES DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES.....	v
LISTE DES TABLEAUX.....	vi
LISTE DES ABRÉVIATIONS	7
RÉSUMÉ.....	8
INTRODUCTION.....	9
CHAPITRE I.....	11
1.1 Problématique et hypothèse de recherche	11
1.2 Objectif de la recherche.....	16
1.3 Objet d'étude et démarche méthodologique.....	17
1.3.1 Le cadre spatiotemporel.....	17
1.3.2 Délimitation de la zone d'étude	18
1.3.3 La méthodologie	20
CHAPITRE II.....	22
2. Bases conceptuelles et théoriques	22
2.1 La ville dispersée	24
2.1.1 Comment est née la ville dispersée?.....	25
2.2 Métropole et métropolisation	26
2.3 Métropole, métropolisation et étalement urbain	27
2.4 Quelques définitions	28
2.5 Les facteurs qui encouragent l'étalement urbain	32
2.6 Les étapes de l'expansion urbaine	36
2.7 L'importance des transports dans la ville dispersée.....	37

2.7.1	La construction d'une autoroute en amène une autre	39
2.8	Comment peut-on mesurer l'étalement urbain ?	42
2.9	Encourager ou rapiécer l'étalement urbain?	44
2.9.1	Pourquoi cherche-t-on à stopper l'étalement urbain.....	45
2.9.2	Les inconvénients de la ville dispersée.....	45
2.9.3	Autres opinions concernant l'étalement urbain	51
CHAPITRE III		54
3.	L'étalement urbain à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Montréal	54
3.1	Historique de l'étalement urbain à Montréal	54
3.1.1	La période 1945-1960.....	55
3.1.2	La période 1960-1975.....	55
3.1.3	La période 1975-1990.....	55
3.2	Indicateurs de l'étalement urbain à Montréal	60
3.2.1	Utilisation de l'automobile comme moyen de transport.....	60
3.2.2	Prix des loyers au centre-ville et en zone suburbaine.....	63
3.2.3	Pertes de terres agricoles	65
3.2.4	Mouvement de la population	69
3.2.5	L'exode vers la banlieue.....	69
3.3	Conséquence de l'étalement urbain à Montréal	77
3.3.1	Les coûts engendrés par l'étalement urbain.....	77
3.3.2	La ségrégation spatiale et sociale.....	80
3.3.2.1	La ségrégation spatiale	82
3.3.2.2	La ségrégation sociale	85
3.4	Le contrôle de l'étalement urbain dans le grand Montréal	86
3.5	Synthèse et discussion.....	86
3.6	Le développement intelligent.....	88
CHAPITRE IV		92

LES IMPACTS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25.....	92
4.1 L'étalement urbain autour des grands axes routiers à Montréal et au Canada.....	92
4.2 Qu'en est-il du tronçon de l'Autoroute 25?.....	95
4.3 Développement du bâti au niveau de l'est de Laval.....	96
4.3.1 La croissance réalisée entre 1999 et 2008.....	97
4.3.1.1 La zone A.....	103
4.3.1.2 La zone B.....	105
4.3.1.3 La zone C.....	107
4.4 Encouragement du développement industriel à Laval.....	107
4.5 Les résultats de ces développements.....	109
4.6 Le tronçon de la 25 et le développement économique dans la région.....	110
4.7 Les intérêts économiques qui entourent ce tronçon de l'Autoroute 25.....	111
4.8 Développement planifié au niveau de la zone d'étude.....	117
4.8.1 Permis de construction.....	118
4.8.1.1 Secteur résidentiel.....	118
4.8.1.2 Secteur commercial.....	119
4.8.1.3 Secteur industriel.....	120
4.9 Synthèse et discussion.....	120
CONCLUSION.....	122
BIBLIOGRAPHIE.....	126

LISTE DES FIGURES

Figure	Titre	Page
1.1	Localisation du tronçon de l'Autoroute 25 et limite du site à l'étude	19
2.1	Diagramme simplifié représentant l'interaction entre la construction autoroutière et l'étalement urbain	41
3.1	Étalement urbain à Montréal entre 1945 et 1960	57
3.2	Étalement urbain à Montréal entre 1960 et 1975	58
3.3	Étalement urbain à Montréal entre 1975 et 1990	59
3.4	Densité de la population au niveau de la CMM en 2008	72
3.5	Mouvement de la population entre Montréal et les régions en 2006-2007	74
3.6	Migration interrégionale annuelle de la population entre 2002 et 2007	76
3.7	Revenus moyens de la population de 15 et plus en 2005	84
4.1	État des lieux en 1999	98
4.2	État des lieux en 2008	99

LISTE DES TABLEAUX

Tableau	Titre	Page
3.1	Part modale des déplacements pour motif de travail en 2006	62
3.2	Loyers moyens en dollar (\$) des appartements d'initiatives privées en 2007	64
3.3	Superficie de la zone agricole permanente par grands secteurs en 2004	67
3.4	Exclusions autorisées par la CPTAQ depuis la révision de la zone agricole permanente	68
3.5	Nombre d'entrants et de sortants selon les trois principales régions d'origine et de destination, Montréal, 2006-2007	73
3.6	Migration interrégionale annuelle, Montréal, de 2002-2003 à 2006-2007	75
4.1	L'utilisation du territoire par divers types d'occupation entre 1999 et 2008	101
4.2	Superficies des terres développées en bâtisses ou en terrains asphaltés	109
4.3	Nombre de permis émis pour la construction de logements en 2009	119

LISTE DES ABRÉVIATIONS

BAPE : Bureau d'audiences publiques sur environnement

CMM : Communauté métropolitaine de Montréal

CPTAQ : Commission de la protection du territoire agricole du Québec

CRE-Laval : Conseil régional de l'environnement de Laval

CRE-Montréal : Conseil régional de l'environnement de Montréal

CSDM : Commission scolaire de Montréal

CSN : Confédération des syndicats nationaux

CUM : Communauté urbaine de Montréal

GRAME : Groupe de recherche appliquée en macroécologique

MRC : Municipalité régionale de comté

MTQ : Ministère des Transports du Québec

RMM : Région métropolitaine de Montréal

RMR : Région métropolitaine de recensement

STCUM : Société de transport de la communauté urbaine de Montréal (devenue STM)

UPA : Union des producteurs agricoles

RÉSUMÉ

La présente recherche nous a permis de voir de près les dessous d'un projet d'envergure métropolitaine, en l'occurrence le tronçon de l'Autoroute 25, et ses impacts, en particulier sur l'étalement urbain. L'étalement du territoire urbanisé au détriment du territoire agricole est une caractéristique des villes contemporaines. Il est aidé par l'utilisation de l'automobile comme moyen de transport. Les citoyens s'installent en banlieue pour diverses raisons. L'éloignement de la banlieue dépend des moyens de transport, car sa localisation correspond à celle des réseaux routiers. C'est à partir de là que nous avons développé notre hypothèse de recherche qui suppose qu'un tronçon de cette envergure encouragera l'étalement urbain. Comme le tronçon se trouve dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), nous avons également analysé l'étalement urbain à l'échelle de la CMM, en observant de près quelques facteurs (indicateurs) qui y participent. Ensuite, nous nous sommes penchés sur le territoire limitrophe au tracé de l'Autoroute 25. Nous avons procédé par une étude comparative de deux périodes distinctes, 1999 et 2008, afin de voir les changements réalisés sur ce site. Le dernier volet de notre mémoire traite des intérêts économiques qui entourent le projet. Nous pensons que seuls de forts intérêts économiques peuvent expliquer l'acharnement de certains partis à le réaliser, malgré une opposition farouche de différents organismes.

Nos recherches nous ont menés aux résultats suivants :

Dans un premier temps, nos recherches, qui ont visé l'étalement au niveau de la zone limitrophe au tracé de l'Autoroute 25, nous ont aidés à découvrir que l'étalement urbain est déjà visible, puisque 10 % du territoire qui était jadis (1999) agricole est désormais urbanisé (2008). Dans un deuxième temps, nous avons constaté que de grosses sommes d'argent ont été investies dans la réalisation de ce projet. Ces intérêts économiques se présentent sous forme d'intérêts personnels (des particuliers) ou des collectivités locales.

MOTS CLÉS

Étalement urbain, intérêts économiques, cadre bâti, terres agricoles, terres urbanisées, banlieue, cité-jardin, la couronne sud, la couronne nord, mouvement de la population, centre-ville, expansion urbaine, réseau de transport

INTRODUCTION

La présente recherche porte sur le parachèvement de l'Autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'Autoroute 440 à Laval. Ce projet a retenu notre attention parce qu'il s'est avéré d'une grande importance, et qu'il a soulevé de nombreux débats sur la scène publique du Québec. Ces débats tournent autour de deux idées principales :

A Le projet serait d'une importance majeure pour la région métropolitaine surtout l'est de Laval et de Montréal (selon les protagonistes du projet notamment, le ministère des Transports, le Regroupement pour le pont de la 25, etc.) parce qu'il contribuerait à la croissance de ces régions, en facilitant le déplacement des individus et des marchandises.

B Cet avis n'est pas partagé par tout le monde, puisque des organismes environnementaux (Greenpeace, Équiterre, CRE-Montréal), des partis politiques ainsi que des individus se sont soulevés contre la réalisation du projet, arguant qu'il encouragerait l'étalement urbain et qu'il aurait des impacts néfastes sur l'environnement. Le mécontentement d'une grande partie de la société vis-à-vis de ce projet était très fort, que ce soit à son lancement en 2000 (ce qui, à la suite des audiences publiques de 2001, a obligé les autorités de l'époque à stopper le projet) ou lors de sa reprise en 2005. Le mécontentement des opposants regroupés au sein de la Coalition contre l'Autoroute 25 est tel, qu'ils ont décidé d'entamer des procédures judiciaires pour arrêter la construction du tronçon. D'après eux, le projet pourrait provoquer un accroissement important d'automobiles dans la ville de Montréal. Cette situation aurait plusieurs impacts négatifs sur l'environnement, notamment la détérioration du climat sonore et de la qualité de l'air. La finalisation de ce tronçon inciterait ainsi un plus grand nombre de citoyens à s'installer en périphérie, ce qui encouragerait aussi l'étalement urbain.

L'étalement urbain a attiré notre attention à cause de son impact sur le milieu naturel en général et le territoire agricole en particulier. Il aurait comme conséquence l'étalement du territoire urbanisé au détriment des terres agricoles. Celles-ci sont parmi les plus fertiles au Québec. D'après la Confédération des syndicats nationaux (CSN) :

Cette construction va entraîner la disparition du tiers des terres cultivées à Laval, soit 700 hectares. Ces terres font partie des meilleures terres du Québec, et depuis 30 ans, leur superficie cultivée a diminué de 15 %, soit 32 000 hectares en moins (CSN, 2005).

Nos questions de recherche ainsi que les réponses que nous proposerons seront développées et approfondies à partir de cette hypothèse initiale. Ainsi, notre question principale de recherche est la suivante : Comment un projet autoroutier peut influencer l'étalement urbain?

Lors de cette recherche, le phénomène de l'étalement urbain sera traité d'une manière très approfondie, par l'entremise d'indicateurs. Il sera également question de la relation entre les réseaux routiers et l'étalement urbain, afin de faire le lien entre ce tronçon particulier de l'Autoroute 25 et l'étalement urbain en général. Nous allons ainsi tenter de faire ressortir l'influence de ce projet sur le phénomène de l'étalement urbain et, de cette manière, de déterminer comment un projet autoroutier peut influencer l'étalement urbain. Si nous nous intéressons à ce phénomène, c'est que l'étalement urbain touche toutes les métropoles mondiales et qu'il est aussi considéré comme un problème pour ces métropoles.

La ville de Montréal est certainement concernée par ce phénomène puisqu'elle exerce une influence sur une région de plus en plus vaste. Comme le tronçon de l'Autoroute 25 se situe à Montréal, l'étalement urbain au niveau de la métropole sera vérifié via différents facteurs (indicateurs). En particulier : l'utilisation de l'automobile comme moyen de déplacement quotidien vers le lieu de travail, l'utilisation de terres agricoles pour les différents projets urbains de la métropole et la migration de la population, du centre-ville vers la périphérie.

La recherche sera répartie en quatre chapitres :

Le premier chapitre sera consacré à l'explication des théories et concepts qui nous ont aidés à développer notre recherche. En premier lieu, nous présenterons notre problématique ainsi que nos questions de recherche. À travers ces questions nous chercherons

à expliquer la gravité du phénomène d'étalement urbain qui prend place à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et que ce projet d'Autoroute risque d'amplifier. Après avoir traité des conséquences néfastes de l'étalement urbain, nous développerons ensuite l'hypothèse qui nous a permis d'orienter notre recherche. Ensuite, nous discuterons de notre cadre d'analyse ainsi que de notre démarche méthodologique. Enfin, nous nous intéresserons aux objectifs de la recherche, à son cadre spatiotemporel et à la méthodologie du projet de recherche.

Le deuxième chapitre portera un regard théorique sur le phénomène de l'étalement urbain, ses origines et sur son influence sur la ville. Nous présenterons également ses côtés négatifs et positifs. Nous expliquerons ensuite le plus en détail possible les différentes idées (pour et contre) présentées dans la littérature à propos de l'étalement urbain, présentant ainsi comment ce dernier peut-être perçu et abordé par les spécialistes de différents domaines qui ont étudié de près le phénomène. Nous présenterons encore quelques caractéristiques de la ville dispersée (résultat de l'étalement urbain), telles que la migration pendulaire, les moyens de transport et l'accessibilité à ces moyens de transport pour toute région urbaine. Il sera finalement question des inconvénients de la ville dispersée et nous proposerons alors quelques solutions.

Le troisième chapitre traitera du phénomène d'étalement urbain à l'échelle de la CMM à partir des données amassées lors de notre recherche, ce qui nous permettra de dresser un portrait de la situation actuelle. Dans un premier temps nous observerons comment l'étalement urbain s'est développé au fil du temps au niveau de la ville de Montréal. Dans un deuxième temps, nous vérifierons ce qui en est de cet étalement aujourd'hui à partir des indicateurs suivants : le déplacement de la population du centre-ville de Montréal vers la périphérie, la répartition de la population montréalaise à travers le territoire de la CMM et l'utilisation de l'automobile comme moyen de déplacement quotidien des habitants de celle-ci.

Le quatrième chapitre concernera l'étude du développement urbain à l'est de Laval et plus spécifiquement aux alentours du tronçon de l'Autoroute 25. Grâce aux données

amassées ainsi qu'à la recherche que nous avons réalisée, le développement urbain à l'échelle de cette zone sera clarifié et détaillé. Ce qui nous permettra finalement d'affirmer ou d'infirmier les énoncés développés lors de la problématique et l'hypothèse de recherche.

CHAPITRE I

1.1 Problématique et hypothèse de recherche

La planification territoriale est un domaine très délicat qui demande une gestion raisonnable devant tenir compte des impacts immédiats et futurs. Chaque planification doit prendre en compte différents aspects pour minimiser les effets négatifs affectant les individus, les milieux naturels et pour ne pas hypothéquer l'avenir des générations futures. Depuis quelques décennies, les spécialistes du territoire ont constaté le développement d'un phénomène qui occasionne beaucoup de torts à l'espace : l'étalement urbain. Les dommages que ce dernier peut causer sont divers, mais le principal semble être son accaparement des terres destinées à l'agriculture, ou autres activités, au profit de l'urbanisation. L'étalement du bâti au détriment des terres agricoles est ainsi devenu un véritable problème de planification territoriale.

L'un des projets de planification les plus contesté ces dernières années dans la province du Québec est le prolongement de l'Autoroute 25, avec la construction d'un pont enjambant la rivière des Prairies. Les contestataires qui se sont regroupés au sein de la Coalition contre le prolongement de l'Autoroute 25 ont décidé de présenter leur requête devant la justice, afin d'arrêter ce projet, qui, selon eux, risque d'engendrer plusieurs problèmes environnementaux. Le gouvernement a toutefois décidé de poursuivre la réalisation du projet sans attendre la décision de la justice. Cette dernière constatation nous a poussés à penser que les intérêts économiques de ce projet urbain prédominent sur les risques environnementaux évoqués par les contestataires.

Les personnes et organismes qui encouragent la réalisation de ce tronçon pensent qu'il va aider le développement économique de la région montréalaise, car sa réalisation facilitera le déplacement des individus et des marchandises, et plus particulièrement entre les

régions de l'est de Laval et de l'est de Montréal. Dans ce cas-ci, les questions qui se posent sont : quels bénéfices ce projet apportera-t-il? Est-ce que ces bénéfices sont plus importants que les dommages qui seront causés?

En effet, malgré l'intérêt économique d'un tel projet, les opposants au projet autoroutier ont soulevé plusieurs conséquences : les problèmes environnementaux et le problème de l'étalement urbain qui suivra invraisemblablement la réalisation de ce tronçon de l'Autoroute 25. Les questions que nous souhaitons poser dans ce contexte : quels problèmes ce projet engendra-t-il? Encouragera-t-il l'étalement urbain? Causera-t-il des dommages à l'environnement?

Notre objectif est bien sûr de répondre à ces questions, mais notre recherche se penchera principalement sur le phénomène de l'étalement urbain qui sera aussi davantage développé. Puisqu'il s'agit d'un problème majeur des métropoles mondiales, pour lequel les planificateurs essaient de trouver des solutions toujours plus cohérentes et réalisables, c'est aussi un phénomène qui a soulevé beaucoup de discussions et engagé de nombreuses recherches.

L'orientation générale de la recherche est dictée par l'hypothèse suivante : à partir de différents facteurs, nous pensons que la réalisation d'une artère routière d'une telle importance pourrait engendrer un étalement urbain. Le principal facteur est que cette artère facilitera le déplacement de la population du centre-ville (lieu du travail) à la périphérie (lieu de résidence) en réduisant le temps passé au trajet ainsi que le temps d'utilisation de l'automobile. L'autre facteur est économique : les prix des terrains et des habitations sont beaucoup moins chers en périphérie qu'au centre-ville. Enfin, la qualité de vie est beaucoup plus appréciée en périphérie (le calme de la campagne) qu'en milieu urbain (le stress de la ville). Tous ces facteurs encourageraient les habitants de la ville de Montréal à s'installer en banlieue, en délaissant le centre-ville pour la périphérie. Ce mouvement de la population pourrait toutefois créer d'importants problèmes sociaux, économiques et environnementaux que le gouvernement devrait alors régler en déboursant des sommes qui pourraient certainement être utilisées ailleurs dans différents secteurs de développement.

C'est à partir de cette hypothèse que nous avons constitué notre méthodologie de recherche qui consiste à collecter des données concernant les divers éléments à expliquer et particulièrement le phénomène de l'étalement urbain, cherchant ainsi à déterminer son ampleur dans le contexte montréalais.

1.2 Objectif de la recherche

L'objectif de cette recherche est d'explorer les conséquences d'un projet de planification territoriale (ce tronçon d'autoroute) sur le territoire. Notre intérêt est de voir de près tous les détails possibles concernant les impacts du projet sur l'étalement urbain, ainsi que les intérêts économiques qui entourent ce projet. En nous basant particulièrement sur les études portant sur ce projet, mémoires et rapports déposés auprès du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) lors des consultations publiques qui se sont déroulées du mois de mai au mois de juin 2005. D'autres documents liés à ce domaine, des articles publiés dans des journaux ainsi que des statistiques compilées par divers organismes (Statistiques Canada, Institut de Statistique Québec, etc.) ont également été pris en compte pour documenter et illustrer notre problématique. Finalement, des sites Internet qui s'intéressent au sujet à l'étude ou à des projets similaires ont également été consultés. De cette manière, l'étalement urbain réalisé jusqu'à aujourd'hui au niveau du territoire limitrophe au tronçon de l'Autoroute 25 sera mis en évidence grâce au travail que nous avons réalisé.

La recherche concernera principalement les trois points suivants :

- L'état de l'étalement urbain dans la zone limitrophe au tronçon de l'Autoroute 25. Cet étalement a commencé juste après l'annonce de la reprise des études pour le prolongement de l'Autoroute 25, en 2000. De nos jours, il détruit de plus en plus de terres agricoles (détails au 4^e chapitre). Cette recherche nous permettra de dresser un portrait exhaustif de cette évolution.

- Ce qui a été observé au niveau de la CMM, suite aux développements précédents, et les conséquences de cet étalement, nous permettrons ensuite d'envisager les problèmes que pourraient engager la finalisation de ce tronçon.
- Les intérêts économiques attendus de ce tronçon de l'Autoroute 25 et qui ont permis sa réalisation. Ces intérêts sont les principaux facteurs qui ont amené les pouvoirs publics à finaliser le projet.

Au niveau de l'étalement urbain, la recherche se limitera à l'influence du tronçon sur la zone limitrophe au tracé de l'Autoroute 25 et non pas sur la ville de Laval ou la Communauté métropolitaine de Montréal. Nous aborderons néanmoins le contexte de la CMM afin de déterminer les conséquences du tronçon au niveau de la CMM.

1.3 Objet d'étude et démarche méthodologique

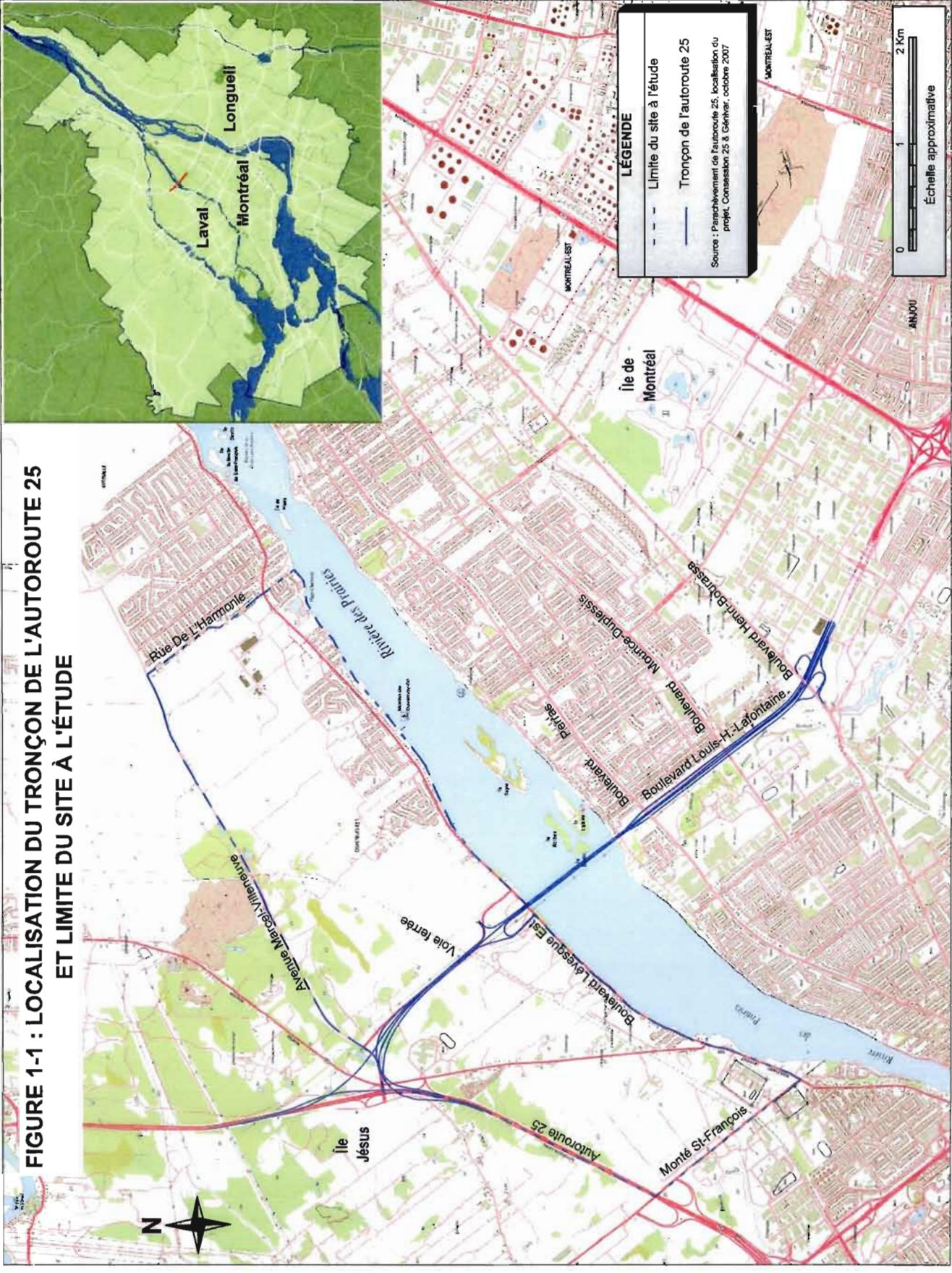
1.3.1 Le cadre spatiotemporel

Le tronçon de l'Autoroute 25 est situé à l'est de l'île de Montréal (boulevard Henri-Bourassa) et l'est de Laval (Autoroute 440) sur une longueur de 7,2 km, incluant un pont de 1 166 m. C'est un projet de partenariat public-privé. Son influence dépassera pourtant le territoire cité et s'étendra jusqu'aux Municipalités régionales de Comté (MRC) de la couronne nord, au niveau de la périphérie, et jusqu'à la Rive-Sud de Montréal. Le projet influencera aussi, bien sûr, le centre-ville de Montréal.

C'est un projet qui a été repris au début des années 2000, mais il s'agissait alors d'un ancien projet, datant des années 1960. Il s'inscrivait alors dans le cadre des projets autoroutiers initiés à l'époque du gouvernement libéral de Jean Lesage. À cette époque, le réseau routier québécois et principalement montréalais était sous-développé. Le gouvernement libéral avait donc lancé de vastes projets de construction d'autoroutes pour pallier la situation, et l'obtention de l'Expo67 donnait un prétexte pour investir massivement dans ce secteur (Paquette, 2006 ; 8). Il a été repris par le gouvernement du Québec au début des années 2000, mais comme il a soulevé beaucoup de réticences de la part du public, le gouvernement a été obligé de l'arrêter de nouveau pendant un certain temps. Il a néanmoins été repris en décembre 2005 par le gouvernement libéral de Jean Charest.

1.3.2 Délimitation de la zone d'étude

Afin de pouvoir cerner le développement accompli et les changements survenus suite à la réalisation de ce tronçon, un territoire a été délimité aux alentours du tracé de l'Autoroute 25. C'est un territoire situé à Laval, qui s'étend de la Rivière-des-Prairies au sud jusqu'à la jonction entre l'Autoroute 25 et l'avenue Marcel-Villeneuve au nord, délimité à l'ouest par la montée St-François et à l'est par la rue de L'Harmonie. L'évolution du territoire sera vérifiée suivant deux périodes; avant l'annonce de la reprise du projet en l'an 2000 et après le lancement de celui-ci en 2008. Cette délimitation nous permet d'avoir le tracé de ce tronçon de l'Autoroute 25 au milieu du territoire délimité. (Voir carte de localisation du tronçon, figure 1.1)



Ce territoire présenté en figure 1.1 nous permettra de suivre le développement du cadre bâti avec précision ainsi que les changements causés aux terrains avoisinants. La délimitation est faite de façon à ce que le tracé soit localisé au milieu de la zone choisie. Cette zone, telle qu'illustrée par la figure 1.1, est délimitée au sud par la rivière des Prairies, à l'est par la Montée St-François, à l'ouest par la rue l'Harmonie et au nord par l'avenue Marcel Villeneuve et l'Autoroute 25. Le tracé du tronçon est pratiquement au milieu de la zone désignée.

1.3.3 La méthodologie

Ce travail de recherche fait appel à plusieurs disciplines. En effet, l'objet et le contexte à l'étude étant à la croisée de plusieurs disciplines il semblait indispensable de tenir compte d'une littérature issue de différents domaines, qu'il s'agisse des sciences de l'environnement, de la sociologie de l'action et de l'organisation, et de la science de l'espace et des territoires (la géographie).

Comme notre objectif était de connaître l'impact du projet sur l'étalement urbain et ainsi de vérifier notre hypothèse de recherche, nous avons procédé à une collecte de données auprès des organismes concernés (Ville de Montréal, Ville de Laval, MTQ, Statistique Canada, des bureaux d'études (SNC-Lavalin et Dessau-Soprin, etc.)), que ce soit par internet ou bien en les contactant directement. Nous avons fait un travail de terrain qui nous a permis de voir de près l'étalement qui se fait surtout autour du tronçon de l'Autoroute 25. Les changements réalisés sur le territoire de ce tronçon de l'Autoroute 25 ont été vérifiés à partir d'une photo aérienne, de photos satellites et d'orthophotos qui nous ont permis de constater ces transformations. Une entrevue a aussi été réalisée avec M. G. Garand, directeur du CRE-Laval qui, à partir d'une consultation de documents, nous a aidés à bien identifier les intérêts qui se cachent derrière ce projet, et à confirmer l'ampleur de l'étalement urbain des zones éloignées de la couronne nord.

Notre recherche est plutôt exploratoire, puisque nous allons essayer de trouver des explications aux questions posées en utilisant des écrits recensés et différentes données

trouvées. Notre recherche s'inscrit également dans le courant de la recherche fondamentale, car l'objectif est de comprendre comment la construction de ce tronçon de l'Autoroute 25 influencera le milieu. Finalement, cette recherche est empirique, car nous allons utiliser des données collectées sur terrain pour argumenter nos hypothèses.

Notre analyse sera comparative, puisqu'il s'agira de comparer deux périodes, celle avant l'annonce du projet et celle après le début des travaux. L'étude du développement de l'étalement urbain au niveau de la Communauté métropolitaine de Montréal se fera en comparant différentes données statistiques afin de décrire le mouvement de la population et l'évolution de l'utilisation des terres agricoles (de terres agricoles à territoires urbanisés). L'évolution du cadre bâti autour du tronçon au fil des ans sera établie à l'aide de photos aériennes, d'orthophotos et de photos satellitaires.

Aperçu de l'évolution du pont de l'Autoroute 25



Évolution des travaux au niveau du pont (photo prise le 6 mars 2010)

CHAPITRE II

2. Bases conceptuelles et théoriques

L'étalement urbain caractérise la majorité des métropoles à l'échelle mondiale. C'est une expression désignant le phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des grandes villes.

Du strict point de vue sémantique, l'étalement désigne l'extension d'un corps sur une surface. Si l'on s'en tient à cette acception, le qualificatif urbain, pour sa part, concernerait la substance de ce corps en extension. Par opposition, la surface de support n'étant pas urbaine, elle serait, par défaut, « rurale ». Ainsi, le concept d'étalement urbain signifierait de prime abord que l'urbain en tant que corps, c'est-à-dire en tant que forme matérielle localisée, dessine une tache qui s'agrandit sur un substrat rural. En outre, la diffusion de l'urbain sur le substrat rural serait corrélative à une focalisation qui serait pour ainsi dire le « germe » de l'étalement (Ritchot, Mercier et Mascolo, 1994 : 263).

Les auteurs qui ont étudié ce phénomène, cité par Bachiri (2006 : 3), lui ont donné différents qualificatifs : ville éparpillée (Bauer et Roux, 1976), non-ville (Ascher et al., 1993), ville qui se défait, vole en éclat (Choay, 1992). Pour Kaufmann (2000), une ville qui s'étale c'est une ville qui avale des pays entiers, c'est la figure de la ville à la campagne, le "suburb" américain. Beaucire (2000) la traite plutôt de gaspilleuse et de peu efficace, dévorant les ressources des générations futures. Bauer et Roux (1976), pensent que : « la rurbanisation est un néologisme pour qualifier ce phénomène d'imbrication des espaces ruraux et des zones urbanisées ». Tandis que Wright et Bownell, (1937), avec leur conceptualisation de la « Broadacre city », présentent un espace qui n'est ni ville, ni campagne, mais un territoire entre les deux, basé sur un modèle « rurbain » : « Broadacre city est partout et nulle part, c'est le pays qui a pris vie comme une grande ville ». Il s'agit d'une ville adaptée aux moyens de télécommunication et à l'automobile.

Tous ces termes et tant d'autres sont utilisés par différents auteurs afin d'expliquer les nouvelles tendances de la ville contemporaine (la métropole) et ce, surtout après la Seconde Guerre mondiale. Ce phénomène s'est alors intensifié, principalement à cause de l'utilisation de l'automobile comme moyen de transport individuel. En effet, ce dernier rapproche, d'une certaine manière, les lieux de travail (généralement au centre-ville) aux lieux de résidence (en périphérie), en minimisant le temps du trajet entre maison et travail. En plus de cet élément majeur, l'évolution démographique des métropoles a soutenu de façon significative le développement de ce phénomène. De plus, l'ensemble des politiques publiques a encouragé et facilité l'accès à la propriété des classes moyennes (prêts de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (S.C.H.L.) (Ritchot, Mercier et Mascolo, 1994). Le pouvoir d'achat des ménages, qui a augmenté de façon considérable depuis la Seconde Guerre mondiale, en particulier dans les pays développés, est un autre facteur qui a contribué à l'étalement urbain. Ces ménages cherchent un mode de vie plus convenable (plus calme) où il est agréable de vivre en famille (en 2001, 65,8 % des ménages canadiens étaient propriétaires de leurs résidences) (S.C.H.L, 2009). Ils cherchent également des lieux où l'on ne trouve pas les problèmes (insécurité, pollutions de l'air et sonore) que l'on trouve généralement dans les métropoles et qui sont considérés comme des sources de stress. La campagne ou même la banlieue semble apporter ce calme dont rêve tout citoyen. Donc, le choix qui se présente aux citoyens qui rêvent de calme est bien simple : vivre en périphérie. C'est pour cette raison qu'ils s'éloignent de la ville qui est considérée comme un milieu propice à de nombreux problèmes quotidiens que nulle ville au monde ne peut éviter. À cela, s'ajoute un autre facteur : les prix de l'immobilier. En effet, ce facteur économique encourage aussi le phénomène d'étalement : le coût des maisons en périphérie est plus abordable qu'en ville. Il arrive même que le prix d'une maison individuelle en périphérie égale le prix d'un appartement en ville. Tous ces facteurs cités précédemment (le calme de la périphérie, un plus grand pouvoir d'achat et les prix de l'immobilier) encouragent l'étalement urbain.

Reid Ewing (1997), cité par Barcelo (1999), répertorie trois principales formes de l'étalement urbain :

- les développements (strips), principalement commerciaux, qui s'étendent le long des axes routiers;

- le développement sporadique en saut-de-mouton (*leapfrog*) au-delà du périmètre déjà urbanisé qui, éventuellement, en raison de sa dépendance à la ville, provoque l'urbanisation de l'espace qui l'en sépare;
- Les vastes étendues de banlieue monofonctionnelle, à faible densité, presque exclusivement composées de maisons unifamiliales.

Que ce soit à Montréal, Paris, Londres, Tokyo ou bien Chicago, et même dans les métropoles des pays en développement, une question se pose : que faire avec l'étalement urbain, l'encourager ou le bannir?

Afin de choisir la meilleure planification territoriale pour l'intérêt de la population, il faut d'abord analyser de près et comprendre ce phénomène (comment est-il né? Comment se développe-t-il? Quels sont ses avantages et ces inconvénients?), puis dresser un portrait de cet étalement ainsi que ses conséquences.

2.1 La ville dispersée

L'idée d'une ville dispersée, éparpillée ou décentralisée apparaît au XIX^e siècle sous la plume d'un nombre considérable d'auteurs (urbanistes, architectes et même écrivains de fictions tels que Jules Verne, etc.) qui, pour remédier aux différents problèmes causés par la ville industrielle, qui était insalubre, ont proposé des modèles de villes rêvées ou utopiques (ex. France-Ville de Jules Verne). D'autres ont aussi proposé des styles de conception plus plausibles, tels que la cité-jardin de Howard. On pourrait même avancer que c'est une perversion de ce dernier modèle qui a donné naissance aux banlieues. Cette façon de faire était d'ailleurs prisée à cette époque, mais elle n'est plus aussi bien vue de nos jours, notamment à cause de l'étalement des zones urbaines dans les terres destinées aux activités agricoles. Les villes se développent donc maintenant en périphérie, là où l'espace le permet encore, et lorsqu'elles sont desservies par différents moyens de transport.

2.1.1 Comment est née la ville dispersée?

La planification des villes n'est pas seulement la tâche des planificateurs (urbanistes, architectes ou aménagistes), au contraire c'est l'affaire de tout citoyen ou du moins de tout citoyen qui aspire à une vie meilleure au sein de son milieu. Plusieurs auteurs provenant de différents domaines scientifiques, et ce, depuis quelques siècles déjà, ont d'ailleurs adopté cette même vision.

Le premier qui a essayé de trouver une solution aux problèmes posés par la ville centralisée de l'époque industrielle est le médecin Benjamin Richardson, qui a présenté sa vision des choses lors de sa communication à la *Social Science Association* en 1875. Quelque temps après, il a écrit un roman intitulé *Hygeia, a city of health*, dans lequel, il préconise une ville consacrée à l'hygiène et à la santé publique. Cette idée a influencé plusieurs autres personnes à cette époque (XIX siècle), et chacun d'entre eux a essayé de créer un exemple de ville rêvée ou idéale dans laquelle il espérait vivre un jour. Ebenezer Howard a sans doute été grandement marqué par l'imagination et le détail de cette nouvelle façon de concevoir la ville. Il a d'ailleurs détaillé sa propre vision des cités-jardins dans son livre intitulé *Demain, une voie pacifique vers la réforme sociale (To-morrow, a Peaceful Path to real Reform*, Londres, 1898). Une seconde version (*Les cités-jardins de demain* ou *Garden cities of to-morrow*) a été publiée en 1902 par J. S. Cavin (2005). Selon De Moncan (2003 :173), dans ce livre, Howard présente un plan constitué d'un ensemble de petites villes analogues et de moins de trente mille habitants, entourant un centre principal. Chacune de ces villes est encerclée d'une bande de terrains agricoles qui limite son expansion géographique. Elles sont aussi reliées entre elles par un système efficace de routes et de transports rapides. Les usines situées à la périphérie de ces villes offrent des emplois de proximité aux citoyens. Howard accorde beaucoup d'importance aux espaces verts, qu'il considère comme essentiels à la vie en ville. De cette manière, il réserve seulement un sixième du territoire pour la construction (400 hectares sur 2 400 ha.).

Howard a pu réaliser son rêve à travers la production d'une cité jardin (Letchworth) dans la banlieue londonienne en 1903. Il s'agit là de la première cité-jardin à être construite. Il a ensuite réalisé Welwyn (1919), grâce à l'Association de la cité-jardin (*Garden City*

Association) qu'il a fondée en 1889, et a pu acquérir les terrains nécessaires pour bâtir ces deux villes (*New Towns*) (Cité jardin, 2009). En fait, Howard avait pensé une façon de faire bien précise : « L'idée phare est que la dimension des villes doit être l'objet d'un contrôle systématique. Le surplus du centre principal devait être absorbé par ses cités satellites et non plus correspondre à un étalement de l'urbanisation de ce centre » (Cavin, 2005 : 97). La banlieue telle qu'on la connaît actuellement serait en quelque sorte une altération de ses idées. Beaucoup ont d'ailleurs interprété les villes satellites de son modèle comme étant des banlieues. Lewis Mumford a pourtant contesté cette analogie dans un texte publié en 1945 : « La Cité Jardin, telle que Howard l'a conçue, n'est pas un étalement indéfini de maisons individuelles éparpillées dans la campagne tout entière; c'est plutôt un groupement urbain cohérent rigoureusement limité » (Cavin, 2005 : 97).

Selon De Moncan (2003 : 166), c'est en réaction aux conditions insupportables du travail industriel qu'un courant urbanistique apparaît en Angleterre au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle. Quelques décennies plus tard, ce courant trouvera également un écho puissant en Amérique du Nord, avant de revenir en Europe. Ce courant préconise le remplacement de la ville traditionnelle et centralisée par des cités-jardins, faites de maisons individuelles auxquelles seraient attachés de petits jardins particuliers.

2.2 Métropole et métropolisation

La plupart des ouvrages qui ont traité ce phénomène s'accordent pour dire que la métropole s'est développée avec l'apparition de nouvelles technologies et les différentes mutations qu'a connues la société moderne. Toutefois, ces ouvrages ne semblent pas s'entendre sur une définition précise.

Les investigations engagées sur la définition de la métropolisation ont émané des différents travaux de géographes, urbanistes, aménageurs, économistes, sociologues. Les différentes études ont peu à peu commencé à définir ce concept, sans toutefois apporter des définitions précises. En effet, ce phénomène se caractérise par sa complexité. Il se manifeste à la fois sur plusieurs plans : sur la morphologie physique de la ville, sur son caractère social et économique, sur le plan environnemental mais aussi politique (Jouve et Lefevre, 2004 in Roger, 2007 : 3).

Selon ces ouvrages, c'est au début des années 1960 qu'on commence à parler de l'étalement urbain, utilisant le néologisme « rurbanisation » qui signifie « développement de villages, aux noyaux souvent anciens, situés à proximité de villes dont ils constituent des banlieues » (Larousse, 2007 :949).

2.3 Métropole, métropolisation et étalement urbain

La ville moderne est caractérisée par une croissance de son espace urbain qui mène vers l'étalement urbain : « La croissance urbaine et son corolaire la périurbanisation sont les premières caractéristiques essentielles de la ville contemporaine » (Roger, 2007 : 47).

La métropolisation et l'étalement urbain sont deux phénomènes fortement liés ; l'étalement urbain est généralement observé autour des métropoles. La métropolisation participe à l'étalement urbain et celui-ci influence la métropole. Selon une étude publiée en 1981, Klassen et Scimeni estiment que les aires urbaines passent par différentes phases de croissance et de déclin démographique qui recouvrent l'évolution du « rapport spatial » entre les centres et les périphéries des agglomérations. En principe, le cycle de développement des agglomérations se décomposerait selon quatre phases de croissance absolues ou relatives : urbanisation, suburbanisation, désurbanisation et réurbanisation (Both, 2005 : 16). Selon Klaassen (1981), ces quatre étapes sont définies comme suit :

1. l'urbanisation : l'étape durant laquelle la croissance de la population se concentre principalement dans la ville centre;
2. la périurbanisation (ou suburbanisation) : à cette étape, la croissance de la population est plus élevée en périphérie qu'au centre, celui-ci peut d'ailleurs connaître un déclin;
3. la désurbanisation : la population totale de l'agglomération est moindre parce que la diminution de la population dans le centre est supérieure à la croissance de population en périphérie;

4. la réurbanisation : à cette étape, l'agglomération perd toujours de la population, mais la perte est moins importante au centre qu'en périphérie, ou bien le centre présente un regain d'attraction tandis que la périphérie est en déclin.

2.4 Quelques définitions

Nous allons maintenant présenter quelques définitions de la métropole, de la métropolisation et bien sûr de l'étalement urbain. Les concepts de métropole et métropolisation sont abordés afin de bien saisir leur signification, mais aussi pour mieux les distinguer l'un de l'autre ainsi que pour les lier à l'étalement urbain. Nous avons abordé le concept de métropole parce que dans le contexte de notre cas d'étude, l'étalement urbain prend place à l'échelle métropolitaine. En ce qui concerne la métropolisation, elle nous permet de comprendre les interactions qui prennent place au sein des métropoles. Pour ce qui est de l'étalement urbain, ces définitions nous permettent de mieux saisir le phénomène à l'étude. Enfin, il s'agit essentiellement de faire ressortir le lien entre ces trois éléments intrinsèquement liés.

Dans un premier temps, il est très important de faire la distinction entre métropolisation et métropole. La métropolisation est un processus, la métropole un type urbain. La métropolisation est donc une notion plus large qui rend compte de dynamiques de transformation. Elle revêt une dimension diachronique qui lui permet d'être un outil de représentation, voire d'analyse des changements sociaux et spatiaux (Ascher et Godard, 1999 : 15).

En ce qui concerne la métropole, Derycke (1999) nous propose la définition suivante :

La métropole, selon l'étymologie gréco-latine, devrait correspondre à une forme urbaine généralement de grande taille issue d'un noyau initial : la racine grecque "meter" signifie la mère. Elle se caractérise surtout par la concentration des personnes et des activités dans les grandes villes.

La métropole est donc le résultat d'un développement territorial suivant des processus complexes et se composant d'interaction entre la ville et la campagne. Toujours selon Derycke :

La métropole naît de processus renforcés d'agglomération, de proximité et d'interaction entre des agents rassemblés sur un espace dense : hommes, entreprises, organisations. Elle produit de la diversité et de la complexité. Elle appelle la mise en réseau des activités et des territoires et cherche à mieux organiser la complexité par la coordination, la régulation, la cohérence sociale (ibid.).

À partir de ces définitions, nous pouvons constater que la métropole est une ville de grande envergure qui s'est développée, suivant un processus complexe, à partir d'un noyau (le centre-ville), pour ensuite devenir une métropole. En général, le terme métropole fait référence à ces grandes villes qui exercent une influence sur un espace métropolitain.

Au Canada, l'appellation « aire métropolitaine » ne caractérise toutefois que les agglomérations urbaines dont le centre comprend au minimum 100 000 habitants et inclut aussi des territoires adjacents, urbains et ruraux, dépendants du centre (Chevalier, 2000). Selon Chevalier (2000), au recensement de 1996, les 25 aires métropolitaines canadiennes concentrent un peu plus de 17 millions de personnes, soit 63 % de la population totale. Bien que sa population urbaine ait rapidement augmenté durant la période de la grande transformation (1890-1930), le Canada va toutefois demeurer un pays de villes modestes jusqu'au début des années 1950.

Bussière et Bonnafous (1993) parlent plutôt d'une « région métropolitaine » qu'ils définissent comme suit :

Pour ceux et celles qui ne seraient pas familiers avec cette notion de région métropolitaine, rappelons qu'elle désigne une région de recensement, dont le noyau compte plus de 100 000 habitants, auquel s'ajoutent les municipalités urbaines et rurales les plus fortement intégrées à ce noyau sur les plans économique et social (1993 : 231)

Selon Derycke (1999), c'est à la fois un ensemble de processus dynamiques qui transforment une ville en métropole et un moment de la croissance urbaine, une phase du développement urbain. Alors que pour Puissant (1999), la métropolisation est un processus

ou un ensemble de modalités de croissance urbaine, lié à la dynamique urbaine en relation avec les mutations contemporaines des systèmes productifs.

C'est un phénomène qui caractérise les villes à l'échelle mondiale, mais qui a aussi des spécificités selon les continents et les pays. La métropolisation réorganise l'espace, car elle imbrique l'urbain et le rural. De cette manière, elle présente une dualité territoriale entre le rural et l'urbain. Les définitions suivantes nous présentent bien cette dualité :

De nos jours, la moitié de la population mondiale et plus des trois quarts de celle des pays industrialisés vit dans les villes. Les très grandes villes ont pris une importance déterminante dans cette évolution et la métropolisation est certainement le phénomène urbain majeur de notre temps (Bailly et Huriot, 1999 in Roger, 2007 : 3).

Depuis un certain temps, les scientifiques défendent l'idée que la métropolisation est un phénomène global, mondial, universel, qui domine le monde contemporain, et pourtant chaque métropole est unique. Être métropole, c'est d'abord être une ville. Selon le Petit Robert, une métropole est « une ville principale du pays » ou « une capitale régionale ». Le Oxford Compact English Dictionary donne une définition de la métropole : « La ville principale du pays » (« *The Chief city of a country* ») ou « une ville comme le centre d'activité » (« *a city or a town as a centre of activity* »). Les deux définitions parlent d'un centre urbain qui possède des pouvoirs publics et/ou économiques de décision (Aguibetova, 2005-2006).

D'après les différentes définitions citées précédemment, la métropole est une ville centre (mère) qui exerce une influence sur sa région (métropolitaine) via une interaction ville-périphérie, ce qui lui confère un rôle de direction sur le territoire (métropolitain) qui est sous son influence. Le territoire d'influence s'étend de plus en plus vers des périphéries éloignées, et ce, à cause de l'usage de l'automobile comme moyen de transport et grâce aux infrastructures routières qui facilitent les déplacements et diminuent le temps de trajet maison/travail. Ces déplacements quotidiens engendrent la migration pendulaire (du lieu de travail au lieu d'habitat et vice-versa), qui caractérise la vie des banlieusards. Par conséquent, il y a de moins en moins de travailleurs qui résident près de leurs lieux d'emploi.

Comme dans toutes les villes des pays occidentaux, plusieurs facteurs expliquent la métropolisation de la ville de Montréal. Lorsqu'ils parlent des territoires du futur, Asher et al. (1993) nous en présentent quelques facteurs de métropolisation :

Les mutations des activités productives industrielles, la croissance des activités tertiaires, les changements dans les stratégies des entreprises et les nouvelles qualifications requises pour la main-d'œuvre sont en interaction complexes avec les dynamiques urbaines. Ils correspondent en particulier à un mouvement dit de "métropolisation" (Ascher et al., 1993 :15).

L'organisation de l'espace, influencée par l'utilisation de l'automobile comme moyen de transport quotidien par les résidents des banlieues, ainsi que la concentration des emplois dans les centres urbains, génèrent un territoire parsemé de voies rapides et d'autoroutes qui peuvent faciliter le déplacement des individus et des marchandises. C'est dans ce contexte que s'inscrit le projet de l'Autoroute 25 qui va sans doute lancer ou amplifier un phénomène qui est intrinsèquement lié à la métropolisation : l'étalement urbain.

L'étalement urbain pourrait être défini comme une intervention consistant à implanter une structure urbaine (logement, industrie, centre commercial, hôpital, etc.) en périphérie de la ville centre (Ritchot, Mercier et Mascolo, 1994 : 264).

Dans leur présentation *Transport et étalement urbain : Les enjeux*, Bussière et Bonnaïfous (1993) illustraient bien ce phénomène :

La forte croissance des banlieues n'est pas un phénomène récent. Elle remonte au début du siècle. À l'origine reliée à la croissance démographique, l'expansion urbaine était vue comme un phénomène normal, voire souhaitable, car elle facilitait l'accession à la propriété aux classes moyennes. Ce phénomène a été particulièrement marqué au cours du dernier après-guerre, où l'ensemble des politiques publiques encourageait ce mouvement (prêts de la S.C.H.L., construction des autoroutes, etc.). Or, à partir des années 70, lorsque la croissance démographique a commencé à stagner, ce phénomène d'expansion des banlieues s'est quand même poursuivi. Il est devenu évident que l'expansion des banlieues se ferait désormais au détriment de la ville centre, dont le poids relatif diminuerait. [...] Dans ce nouveau contexte, l'étalement pose un problème de plus en plus flagrant : la ville centrale perd non seulement son poids relatif, mais certaines zones y perdent de la population et, depuis peu, des emplois. On en vient alors à redouter l'effet dit du "trou de beigne". Ces tendances se sont accompagnées d'une motorisation accrue qui a eu pour effet de diminuer le poids relatif des transports collectifs. Cela pose le double problème de l'augmentation de la congestion et de la rentabilité des transports collectifs. Il existe d'ailleurs un lien direct entre l'étalement et la motorisation. Les banlieusards possèdent et utilisent davantage l'automobile. Conséquemment, un déplacement de la population en direction des banlieues accélère automatiquement le phénomène de la motorisation (1993 : 18).

2.5 Les facteurs qui encouragent l'étalement urbain

D'après la littérature consultée, un ensemble d'éléments encouragent l'étalement urbain. Les principaux facteurs sont les suivants :

1 - Le réseau routier et l'étalement urbain : les infrastructures routières ont une grande influence sur l'étalement urbain, car elles permettent des liens rapides entre des endroits éloignés. L'automobile a aussi permis à la plupart des ménages une plus grande accessibilité à des régions plus étendues. Selon Ascher (2003 : 7), « grâce aux moyens de transports individuels et à l'usage des technologies de communication sans fil, y compris pour Internet, la dispersion urbaine s'accroît, les urbains cherchant toujours plus loin, plus d'espace à des prix plus abordables ».

Selon Cox (2006), ce réseau routier a joué un rôle majeur dans l'étalement urbain de la Communauté métropolitaine de Montréal, car il est fortement développé :

Montréal possède un système de transport hautement concurrentiel. La région urbaine de Montréal possède la plus haute densité autoroutière (km d'autoroutes/km² de superficie urbaine) parmi toutes les régions urbaines de plus d'un million d'habitants au Canada, aux États-Unis, en Australie et en Nouvelle-Zélande (Cox, 2006 : 8).

2 - Le facteur économique : les offres alléchantes de terrains moins chers comparativement à ceux de la ville de Montréal, leur disponibilité, et la présence de loyers abordables dans les MRC de la Rive-Nord et de la ville de Laval poussent les populations à s'installer en périphérie. De la même manière, les propriétaires de terres agricoles cèdent leurs terres à des promoteurs immobiliers qui leur offrent des prix grandement supérieurs aux rendements de leurs lopins de terre. Dans un contexte de concurrence mondiale, la rentabilité des terres agricoles ne répond plus aux attentes des agriculteurs (propriétaires) alors même que la valeur foncière des terres grimpe. De cette manière, l'offre des constructeurs immobiliers semble alléchante et les agriculteurs cèdent leurs terres agricoles pour la construction et le développement urbain. Ainsi, ils investissent aussi leur argent dans des projets plus rentables.

Comme l'avancent Ritchot, Mercier et Mascolo (1994), l'étalement urbain participe ainsi à la valorisation économique du territoire :

Dans ce contexte, il est permis de considérer que la valeur économique serait un indicateur de la valeur positionnelle. Les valorisations économiques, selon qu'elles s'appliquent à du foncier urbain ou rural, peuvent alors être classées de la manière suivante : le foncier urbain vaut le plus cher possible, tandis que le foncier rural vaut le moins cher possible (Ritchot, Mercier et Mascolo, 1994 : 277).

Cette valorisation du territoire est imposée par le marché foncier qui détermine les règles d'estimation des terrains selon le type d'occupation. D'après Wiel (1999) :

L'espace comme catégorie d'analyse, donc l'urbanisme, n'apparaîtra qu'au travers de finalités sociales ou patrimoniales. Il est par contre ignoré quand il s'agira de régulation économique, le marché étant chargé par lui-même de tenir compte de cette dimension (Wiel, 1999 : 91).

Les terres agricoles perdent de la valeur pour différentes raisons. L'un de ces facteurs est l'intensification de la production agricole. En effet, avec les moyens modernes, on produit beaucoup plus sur une même surface, ce qui engendre un surplus de terres agricoles désuètes et provoque une baisse de leur valeur marchande.

En Europe, l'intensification de la production a produit un abandon de terres cultivées, beaucoup plus que n'en a consommé l'expansion urbaine. La terre agricole aujourd'hui vaut le même prix, en francs constants, que dans les années soixante. L'ouverture à l'urbanisation apparaît parfois aux agriculteurs comme le meilleur salut possible pour leur retraite et pour leurs enfants qui ne reprendront pas l'exploitation (Observatoire urbain, 2010).

3 - Le facteur social : la qualité de vie qui est plus agréable en banlieue qu'en ville est également un facteur d'étalement urbain. Comme l'affirment Bauer et Roux (1976), « tout le monde veut consommer la nature et notamment l'espace rural. Les citadins assoiffés d'air pur fuient les grandes villes qui sont devenues de véritables "silos" déshumanisés, sans espace vert ni lieu de détente » (1976 : 25). Comme les ménages sont plus riches, ils cherchent une qualité de vie supérieure avec des maisons individuelles en banlieue, ce qui leur permet également d'échapper à « l'entassement urbain » qui est considéré comme une source de stress et d'agressivité :

La maison individuelle offre une souplesse d'organisation intra-familiale ou de relation avec le voisinage qui renvoie à des caractéristiques ethnoculturelles suffisamment puissantes pour avoir traversé les siècles et résisté à l'accoutumance d'une densité dont la nécessité était liée aux restrictions de la mobilité. Sans doute, ces caractéristiques présentent des spécificités régionales et peuvent évoluer avec les modes de vie. La mobilité facilitée a redonné aux villes un surcroît d'espace pour s'organiser, espace dont les villages ou les petites villes avaient progressivement conquis le quasi monopole en raison de leur faiblesse démographique (Wiel, 1999 : 21).

Leroy-Gourhan (1961) va dans le même sens :

La formule qui correspondrait idéalement à l'insertion heureuse dans le microcosme urbain actuel est simple ; ce serait pour chaque famille autonome un refuge au centre d'un territoire personnel constitué par un morceau de nature sauvage et des moyens de transport assez rapides pour que le terrain de chasse, c'est-à-dire l'emploi, soit à portée de temps équivalent aux déplacements d'avant les transports (...) Il a fallu recourir à une transposition sommaire en construisant des cellules agglomérées dans des immeubles plantés au centre d'une bordure de gazon, à porter d'autobus (Leroy-Gourhan, 1961 in Wiel, 1999 : 19).

Comme nous l'avons déjà vu, selon Ascher « la dispersion urbaine s'accroît » alors que les « urbains » cherchent plus loin pour plus d'espace à de prix abordable (2003 : 7). Ce désir des urbains d'habiter une couronne périurbaine a été qualifié par Kaufmann (2000) « d'urbaphobie », ce qui consiste à développer une attitude défavorable à l'égard de l'urbain. Cette phobie est fondée aujourd'hui sur le désir de quitter la grande ville, d'éviter les fortes densités, de se replier sur la campagne (Marchand, 2007 : 7).

4 - Une législation pratiquée par les gouvernements favorable à l'étalement urbain :

À une certaine époque, les gouvernements voyaient d'un bon œil le développement urbain en dehors des centres urbains puisque cela permettait aux familles de modestes revenus d'accéder à la propriété. De cette façon les politiciens exauçaient le rêve de leurs citoyens d'habiter la campagne :

Époque du rêve américain valorisant le bungalow en banlieue, encouragé par les gouvernements qui, à l'époque, ont rasé des quartiers centraux entiers pour laisser place à la construction d'autoroutes urbaines afin de permettre aux banlieusards de venir travailler dans les centres-villes des grandes agglomérations. À cela se sont ajoutées les politiques de logements favorisant les résidences unifamiliales en banlieue (Bussière et Bonnaïfous, 1993 : 8-9)

L'apport des gouvernements dans ce domaine diffère d'une région à une autre, que l'on soit en Europe ou bien en Amérique du Nord. Par exemple, la France a aidé beaucoup de citoyens à acquérir une propriété et ce, de diverses façons.

En France, la part de l'apport personnel en 1950 avait été fixé par la loi sur la construction à 40 % du prix du logement ; à partir des années 1970, l'allongement de la durée des prêts, la diminution de l'apport personnel ouvrent l'accession aux catégories nouvelles. L'enquête logement de l'INSEE, en 1988, estime l'apport personnel des ménages modestes à 15,5 % du prix du logement. Le nombre d'accédants représentaient en 1954 5 % de la totalité des ménages non agricoles, en 1962 il représente 8 % et 19 % en 1975. Aujourd'hui, les ménages qui habitent une maison individuelle sont majoritaires : 53 % en 1990 contre 48 % en 1982, (Joly 1996 : 174).

Dans la province du Québec et à travers le Canada, divers programmes ont aussi encouragé l'installation de familles en banlieues éloignées du centre-ville de Montréal :

L'essor économique de la période qui a suivi la Deuxième Guerre mondiale a permis à une certaine clientèle bourgeoise de réaliser ce rêve. Les gouvernements fédéral et provincial ont cependant, grâce à leurs programmes d'aide, permis à une couche beaucoup plus large de la population d'accéder à ce rêve américain. Toute une série de programmes d'aide ont été mis en place à cette fin tant par le gouvernement fédéral par le biais de la Loi nationale sur l'habitation que par le gouvernement provincial par la mise sur pied de programmes d'aide à l'accession à la propriété qui ont pris diverses formes mais qui avaient tous le même objectif : universaliser l'accession à la propriété.

Ces programmes d'aide étant dirigés vers les couches de population aux revenus plus modestes, ils ont encouragé le développement des secteurs où les coûts des terrains étaient les moins élevés, donc la banlieue externe, la plus loin des villes centrales (Bussière et Bonnafous, 1993 : p. 211-212).

C'est ainsi que la banlieue éloignée prend plus d'importance que le centre-ville : les promoteurs immobiliers cherchent des terrains à moindres coûts pour le développement résidentiel, industriel et commercial et ils en trouvent plus facilement dans ces coins isolés.

2.6 Les étapes de l'expansion urbaine

Plusieurs étapes mènent vers l'étalement de la zone urbaine sur un territoire de plus en plus vaste et à l'éparpillement du territoire urbanisé à l'échelle de la métropole. Selon Marois (2006 : 10), cette expansion urbaine peut se résumer en six étapes :

1. Grâce aux offres alléchantes de taxes foncières en périphérie, une première génération de ménages, la plupart accédant à leur première propriété, quitte la ville centre pour la périphérie;
2. Une fois qu'il y a assez de populations en périphérie, les commerces suivent eux aussi;
3. Ensuite, ce sont les entreprises de manufacture et de service qui s'installent en périphérie dès qu'il y a assez de main-d'œuvre;
4. Une fois que la périphérie atteint un certain taux de population, des investissements de grandes envergures sont réalisés et un nombre accru d'entreprises s'établissent. Lorsque ces entreprises sont établies, la présence d'infrastructures commerciales à portée régionale et de pôles d'emploi significatifs deviennent les principaux moteurs de la poursuite de l'expansion sous l'angle résidentiel;
5. Le processus d'urbanisation de ces espaces en périphérie de la ville centrale finit par produire des environnements urbains relativement « complets » où l'on retrouve une offre résidentielle variée ainsi qu'une variété d'établissements commerciaux et de lieux d'emplois;
6. Arrivé à maturité, l'espace urbain produit par une première phase d'expansion ne peut plus offrir de coûts fonciers ou de taxes aussi faibles que ceux qui sont désormais offerts dans sa propre périphérie. C'est pourquoi cette première périphérie déborde et engage une seconde phase d'expansion qui repousse les limites de l'agglomération significativement plus loin.

2.7 L'importance des transports dans la ville dispersée

À travers ses différentes composantes (routière, ferroviaire, maritime ou aérienne), le transport est devenu un élément primordial dans l'organisation spatiale. Celui-ci influence directement le mouvement de la population et de la marchandise à l'échelle de la ville. L'importance des réseaux de transport est telle, qu'un arrêt de celui-ci engendrerait un blocage des activités à l'échelle d'un territoire, représentant alors une menace pour le bon fonctionnement de ce territoire.

D'après Marois (2006 : 10), chaque moyen de transport dominant a alimenté sa propre forme d'expansion urbaine. Cependant, ce n'est qu'avec le développement des routes et l'avènement en masse de l'automobile que l'espace urbain a explosé. De la même façon, certains auteurs affirment que le réseau routier, surtout les grands axes routiers, dirige et oriente le développement du territoire :

On retrouve de fait un résultat classique selon lequel, en dehors des zones centrales, l'activité se crée surtout le long des grands axes de transport. Ces axes sont aussi ceux qui relient par ailleurs les pôles les plus peuplés. Il y a une causalité circulaire : l'amélioration des liaisons sur les axes où la demande est plus forte, contribue à un renforcement de la concentration sur ces axes (Mignot, Aguilera et Bloy, 2004 : 16).

Depuis que l'automobile est devenue un moyen incontournable de déplacement, soit pour le travail ou pour d'autres activités quotidiennes, l'importance des réseaux de transport dans le développement spatial n'a cessé de croître. Il est d'ailleurs intéressant de noter que selon la Société canadienne pour l'hypothèque et de logement (SCHL), en 2001 un Canadien sur huit parcourait plus de 25 km pour se rendre au travail (SCHL, 2009).

Similairement, selon l'INSEE en France, en 2004, trois actifs sur quatre travaillent hors de leur commune de résidences, parcourant en moyenne 35 km par jour (Redor, 2007 : 18).

Selon Zembri (2002), il existe une relation à double sens entre le territoire et les moyens de transport : le territoire contribue à orienter, à modeler les réseaux de transport et

ces derniers à travers le niveau d'accessibilité qu'ils confèrent, rendent le territoire plus ou moins attractif.

Le développement des moyens de transport permet l'amélioration des performances automobiles et chaque évolution apporte un gain de vitesse, qui favorise la mobilité des individus. C'est ce mouvement quotidien de la population qui incite l'installation des populations en dehors des limites de la ville.

Selon Wiel (1999 : 12), les différentes formes de villes ne sont que des étapes transitoires d'une forme à une autre, influencée par le mode de déplacement, car c'est le type de déplacement qui influence la ville ou son urbanisme. En effet, la ville à mobilité restreinte correspond à une certaine forme d'organisation spatiale alors que la ville à mobilité facilitée correspond à une tout autre forme. Lorsqu'il parle de mobilité restreinte, Wiel se réfère à la ville pédestre, héritée ou traditionnelle, à forte densité. De son côté, la ville à mobilité facilitée correspond à la ville motorisée (automobile), qui concorde avec une ville étalée, éparpillée dans l'espace. On doit la mobilité facilitée aux différentes commodités qui permettent un déplacement plus rapide et moins coûteux; à l'énergie à bon marché, aux infrastructures, aux systèmes d'exploitation ainsi qu'à l'amélioration des moyens de transport.

Selon l'organisme Équiterre, au cours de la seconde moitié du XXe siècle, la popularité croissante de l'automobile a amené les urbanistes à créer de nouveaux développements adaptés à ce moyen de transport. C'est ainsi que s'est d'abord développée la banlieue moderne.

Les banlieues ou *suburbia* nord-américaines et australiennes sont en réalité des quartiers périphériques au développement contrôlé, dans le cadre libéral de l'action de grands promoteurs ou lotisseurs (Rouse, Levitt, par exemple). Ils contiennent tous les éléments nécessaires à la vie quotidienne, écoles, commerces, équipements collectifs (Wackermann, 2000 : 60).

La banlieue existait déjà avant l'ère de l'automobile, mais elle se développait en fonction des axes de transport en commun (en l'occurrence le train et les tramways). Son étendue était plutôt limitée et elle demeurait un lieu d'habitation dense et multifonctionnel

(ministère wallon de l'Équipement et des Transports, 2007 : 6). La « nouvelle banlieue », qui s'est développée à partir des années 1950, encouragée par divers programmes d'accès à l'habitation, est d'un autre ordre. Les objectifs de démocratisation de la propriété résidentielle étaient fort louables, mais ces banlieues se sont malheureusement caractérisées par l'aspect uniforme du bâti (dominé par la maison unifamiliale), le grand espace accordé aux infrastructures routières et autoroutières, les terrains privés de grande dimension (généralement recouverts de pelouse) et le regroupement de commerces dans les centres d'achat. Ce type de développement a entraîné dans son sillage d'importants impacts sociaux, environnementaux et économiques (Équiterre, 2009).

2.7.1 La construction d'une autoroute en amène une autre

À court terme, les avantages d'une construction routière sont indéniables. Mais à plus long terme, le nouveau réseau sera lui aussi congestionné, on établira alors de nouveaux projets autoroutiers pour contrer cette nouvelle congestion et nous devrons finalement faire face aux mêmes problèmes que nous avions auparavant.

Plusieurs études ont démontré que chaque augmentation de 10 % de la capacité routière induit un accroissement de 4,7 % à 12,2 % de congestion routière sur une période variant entre 10 à 15 ans (Noland et Lem, 2000 ; Hansen et Huang, 1997, in Laliberté, Vaillancourt, 2002). Ainsi, la congestion provoque la construction de nouvelles voies, mais cette nouvelle artère est surtout fluide au début. Après un certain temps, cette fluidité diminue alors que la population s'établit dans les zones nouvellement desservies par cette route. Avec l'augmentation de cette population, de son utilisation de l'automobile comme moyen de transport quotidien ainsi que des activités commerciales ou industrielles générées par cette urbanisation, la fluidité diminue et la congestion s'installe à nouveau.

Dans une étude concernant le prolongement de l'Autoroute 25, déposée au BAPE en juin 2005, Laliberté et Vaillancourt (2005 : 8) décèlent quelques facteurs qui causeraient la congestion des artères routières :

- 1) déplacements générés : accroissement « naturel » canalisé sur cet axe, renforcement de la dépendance à l'autosolo et demande latente;
- 2) déplacements dérivés : accroissement « provoqué » par la construction de cet axe suite au changement de trajet, d'horaire, de lieux d'emploi et de résidence, déplacements plus longs;
- 3) déplacements induits : transfert modal et nouveaux déplacements;
- 4) aménagement du territoire autour de l'axe : nouveaux développements résidentiels, commerciaux et industriels en périphérie provoqués par l'axe autoroutier, donc augmentation du nombre de déplacements en automobile et déplacements plus longs.

Les deux auteurs affirment aussi que la congestion dépend d'un amalgame de plusieurs facteurs :

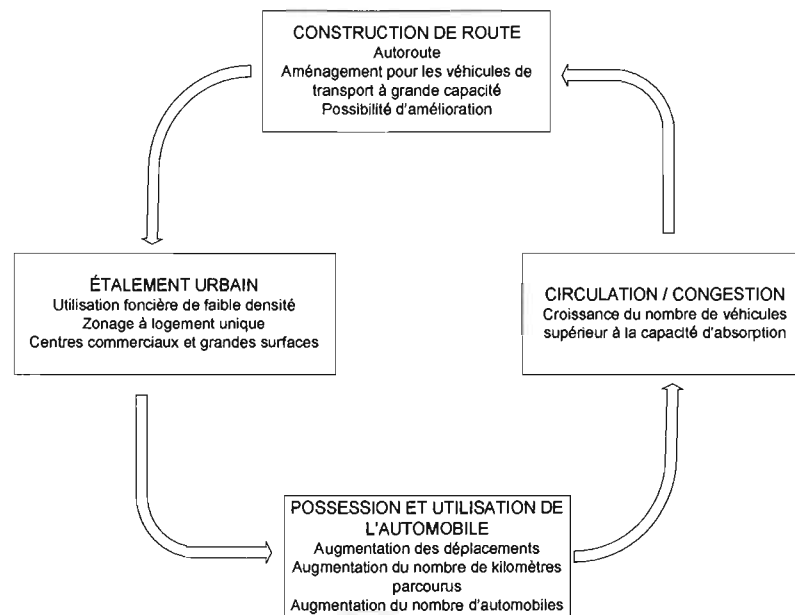
L'augmentation de la capacité d'une route à elle seule ne crée pas de la congestion : c'est ce qu'elle génère comme développement résidentiel, commercial, industriel et les habitudes de transport qu'elle engendre ou qu'elle renforce qui créent la congestion à moyen et à long terme, et même parfois à court terme. C'est ici la limite des modèles de circulation, qui n'incluent pas, dans la plupart des cas, le développement territorial et son effet sur les déplacements. L'augmentation de capacité routière agit comme catalyseur, comme vecteur de développement urbain. Il faut donc l'analyser en profondeur dans le cas de projet autoroutier de ce type, où la pression pour le développement de tout acabit est très forte (Laliberté et Vaillancourt, 2005 : 8).

Pour mieux comprendre ce phénomène, l'exemple de l'Autoroute 13 semble particulièrement éclairant. Située à environ 4 km à l'ouest de l'Autoroute 15, sur la rive nord de l'île de Montréal, l'Autoroute 13 devait initialement résoudre la congestion causée par l'Autoroute 15. Pourtant, après seulement quelques années de sa mise en service, cette autoroute s'est elle-même retrouvée congestionnée.

Le schéma suivant (figure 2.1) démontre bien ce lien cyclique entre la construction d'autoroute et l'étalement urbain qui mènera tôt ou tard vers une nouvelle congestion, suivi de la construction d'une autre autoroute.

Le point de départ est donc la construction d'une route ou bien d'une autoroute, qui facilitera le déplacement des populations vers des zones urbaines éloignées. Cet éloignement incitera les habitants à utiliser leurs automobiles pour leurs déplacements quotidiens. Comme le développement se fait généralement autour des artères routières, une zone urbaine ou même plusieurs zones urbaines se développeront autour de celles-ci et ces dernières se développeront au fil du temps, ce qui engendrera une augmentation d'habitants qui utilisent leurs automobiles pour leurs déplacements quotidiens. De cette manière, le tronçon du départ sera congestionné tôt ou tard, ce qui obligera les autorités publiques à investir dans un autre projet pour décongestionner la nouvelle circulation.

Figure 2.1 : Diagramme simplifié représentant l'interaction entre la construction autoroutière et de l'étalement urbain



Source : Option Transport Durable, 2005 : 10

2.8 Comment peut-on mesurer l'étalement urbain ?

À notre avis, l'étalement urbain peut se mesurer à partir de deux éléments essentiels :

1. Le mouvement de la population : Il s'agit de populations qui quittent les centres urbains pour aller s'installer en campagne. C'est un élément majeur qui permet de déterminer à quel point l'étalement urbain est important dans une région.

2. L'urbanisation des zones rurales, et la perte des terres agricoles au profit du cadre bâti. Cet élément nous renseigne aussi sur l'impact causé par l'étalement urbain au niveau des zones rurales.

À partir de cette constatation, notre recherche se consacrera principalement à ces deux éléments. L'étalement urbain sera donc analysé à partir de deux facteurs : le mouvement de la population et l'empiètement sur les terres agricoles.

En ce qui concerne le mouvement de la population, les éléments déclencheurs sont la recherche d'une meilleure qualité de vie et le facteur économique. Le calme de la périphérie et les problèmes associés à la ville sont, quant à eux, deux facteurs qui influencent directement la qualité de vie.

1. Le calme de la périphérie : la motivation qui pousse les gens à s'installer en périphérie des villes, c'est le choix d'un cadre de vie plus agréable, plus proche de la campagne, plus calme et qui permet d'échapper aux ennuis de la ville. Comme le mentionnent Devisme et al. :

Entre l'accent mis par un conditionnement par des facteurs politico-économiques et une focalisation sur des aspirations culturelles plus profondes, on peut au moins dire la conjonction de divers éléments : recherche d'espace et de confort, flexibilité de l'habitat, épanouissement de la vie familiale, besoin d'appropriation, sécurité matérielle et affective, réussite sociale, rejet de l'habitat collectif, contact avec la nature (Devisme et al., 2007 : 3).

2. Les problèmes de la ville : la ville a souffert et souffre toujours d'une image négative, liée à l'entassement urbain, qui serait source de stress et d'agressivité. Ces éléments

pousseraient les citadins à quitter la ville pour la banlieue. D'après Chombart de Lauwe (1969), cité par Bauer et Roux (1976 : 118-119) :

Dans toutes les grandes agglomérations, les habitants sont de plus en plus soumis physiquement à ce qu'on a appelé les agressions de la vie moderne : pollution de l'air, manque de lumière, bruit, temps de transports excessifs (parfois quatre, cinq et six heures par jour), etc., qui touchent toute la population, mais inégalement suivant les classes sociales (...). Mais d'autres dangers sont moins inquiétants : en fonction même des difficultés matérielles, les relations personnelles deviennent plus difficiles, la tension nerveuse est ressentie plus durement (bien qu'il soit difficile de prouver que les névroses augmentent, comme on l'a dit souvent), l'alcoolisme, la criminalité, ne baisse nullement, comme on aurait pu l'espérer. Surtout deux faits dominant : le désarroi des jeunes et la drogue, qui marque d'une manière plus nette la croissance urbaine anarchique du milieu du XX^e siècle.

La recherche sur la pathologie de la densité (density-pathology) a largement assumé que les conditions de vie dans des zones à forte densité ont un effet pathologique sur les habitants des zones urbaines (Freeman, 2001).

De nos jours, le rêve de toute personne est d'avoir une famille nucléaire, des enfants à élever loin de l'environnement pollué et malsain du centre-ville, d'où un certain engouement pour la maison unifamiliale et la voiture, qui est plus présente que jamais (Mouafo, 1994 : 417).

Lucy et Philips (2006) mettent en évidence le choix d'un milieu calme, sécuritaire et exempt de problèmes alors qu'ils révèlent les résultats d'une étude menée en 2002 avec des étudiants de l'Université de Virginie. Ces derniers ont alors demandé à leurs parents les raisons de leur choix de résidences actuelles. La majorité, 73 %, ont mentionné la sécurité. Selon eux, le danger était à la fois lié à la criminalité (64 %) et aux individus qui flânent dans la rue (52 %) (Lucy et Philips, 2006 : 289)

En ce qui concerne le facteur économique, il peut être expliqué par deux éléments : le coût des loyers en ville et la possibilité de posséder une maison individuelle en périphérie.

1. Les loyers en ville sont de plus en plus chers, surtout au centre-ville. Plus on s'éloigne du centre-ville, plus les chances de trouver un appartement à prix raisonnable sont grandes. Ceci incite donc les citoyens à chercher des logements plus loin du centre-ville.

2. La possibilité d'acheter une maison unifamiliale en périphérie pousse les gens à s'y installer. Le prix d'une maison en périphérie est même parfois identique, voire moins élevé, que celui d'un appartement en ville, ce qui encourage les gens à quitter les centres urbains ou les villes. Bussière et Bonnaïfous (1993) expliquent bien ce phénomène :

Cette forme de croissance est celle qui permet le mieux aux citoyens de vivre selon les critères qui se rapprochent le plus du milieu de vie optimal que cherche toute personne. Ce n'est pas pour rien qu'on a baptisé «rêve américain» l'élément le plus représentatif de l'étalement urbain : la maison unifamiliale de trois chambres à coucher, d'une superficie de plancher d'environ 100 mètres carrés construite sur un lot d'une superficie de 300 à 550 mètres carrés, avec 40 mètres de clôture et au Québec, une piscine. Air pur, sens de propriété, liberté, milieu idéal pour élever une famille sont autant de valeurs que cette forme d'habitation permet à l'individu d'atteindre et qui lui donnent une raison de vivre. L'engouement pour cette forme d'habitation est beaucoup plus qu'une mode : elle représentait la réponse aux aspirations de l'homo urbanis qui voyait enfin la possibilité de jouir d'une mode de vie plus intéressante que celui que lui offrait le petit logement des maisons à appartement (Bussière et Bonnaïfous, 1993 : 208).

2.9 Encourager ou rapiécer l'étalement urbain?

Pour certains (principalement les élus des municipalités des banlieues), l'étalement urbain est une bonne chose puisqu'elle permet une expansion de la ville qui entraîne la construction d'autres unités de logements ou de maisons individuelles. Avec ces nouvelles constructions, la demande de logements sera satisfaite et les prix seront même abordables. En conséquence, l'étalement augmente l'accès à la propriété de la classe moyenne tout en permettant des bénéfices financiers aux municipalités grâce aux taxes immobilières. Selon certains économistes, tels que Cox (2006), ces facteurs démontrent la vitalité d'une ville et sa compétitivité.

En contrepartie, certains pensent que ce phénomène d'étalement urbain cause beaucoup de torts à l'espace et à l'environnement, en encourageant le développement des territoires urbanisés (asphalte et béton) au détriment des terres agricoles et des espaces verts.

Il faut aussi mentionner les problèmes environnementaux causés par l'utilisation de l'automobile comme moyen de transport privilégié, car l'étalement urbain est directement lié à l'utilisation de l'automobile. Ces inconvénients incitent et poussent quelques spécialistes de la planification territoriale à combattre et à prévenir le développement de l'étalement urbain pour éviter des problèmes potentiels.

Dans les sections suivantes, pour mieux démontrer cette dialectique, nous mettrons en évidence les inconvénients et les bénéfices de l'étalement urbain.

2.9.1 Pourquoi cherche-t-on à stopper l'étalement urbain

L'étalement urbain, comme indiqué dans la section précédente, absorbe beaucoup d'espace et détruit aussi les capacités d'un territoire :

Ledit « étalement urbain », qui va de pair avec la croissance des mobilités, l'augmentation des performances de vitesse, de confort et d'autonomie des moyens de transport, est considéré par certains comme une forme d'occupation de l'espace coûteuse du point de vue environnemental (Allemand, Ascher et Lévy 2004 : 29).

Ainsi, si l'on cherche à stopper l'étalement urbain, c'est principalement à cause de ses effets néfastes sur le territoire :

Dans les années 1960-1970, le développement de la ville « diffuse » a commencé à inquiéter spécifiquement diverses instances, et l'on a dénoncé le « mitage des campagnes » par des maisons individuelles qui dépareillaient les paysages (ibid.).

Il est toutefois extrêmement difficile de contrer cet étalement, puisqu'il répond généralement de la volonté des citoyens. En effet, c'est aux citoyens que revient la décision de choisir leur façon de vivre (style de vie), et c'est souvent sans connaître la dynamique de cet étalement et ses conséquences sur le territoire qu'ils choisissent de vivre en périphérie. Pour pouvoir minimiser les problèmes de l'étalement urbain, il faut d'abord les identifier et les comprendre afin d'ensuite proposer les solutions.

2.9.2 Les inconvénients de la ville dispersée

De nos jours, la ville dispersée, étalée, fait référence à l'étalement urbain. Cet étalement est d'ailleurs de plus en plus dénoncé. Par exemple, Cox (2006 : 12) nous présente différents impacts négatifs de l'étalement sur le milieu :

1. Perte de terres agricoles : la croissance urbaine, à cause des terrains urbanisés (territoires occupés au sol par des logements, commerces, routes, parcs de stationnement et terrains de sports et de loisirs, etc.), s'accapare des portions de terres agricoles qui constituent des sources limitées et non renouvelables. Selon l'Union des Producteurs agricoles (UPA, 2009) :

L'agriculture est particulièrement fragile à proximité des grands axes routiers de la région métropolitaine qui se révèlent de véritables vitrines commerciales propres à ouvrir l'appétit des promoteurs sur les terres agricoles. Outre le projet de l'Autoroute 30, à la hauteur de Candiac, véritable symbole du gaspillage du patrimoine agricole qui menace 515 ha comptant parmi les meilleures terres agricoles du Québec, la Coalition a particulièrement dénoncé les demandes d'exclusion qui s'accumulent à proximité d'autres tronçons : sur l'Autoroute 20, entre Sainte-Julie et Beloeil (521 ha), à Saint-Eustache et Boisbriand dans l'axe de l'Autoroute 640 (280 ha), à Carignan et Richelieu aux abords de la route 112 (77 ha).

En plus du dézonage qui se fait à l'échelle de Montréal, les deux localités de Boisbriand et de Sainte-Julie réclament le dézonage de 730 hectares agricoles, soit l'équivalent de 1 330 terrains de football.

Selon Équiterre (2009), l'expansion urbaine dans la région de Montréal est responsable de la perte de grandes superficies de terres agricoles et d'espaces naturels. Dans la région, entre 1981 et 1996, la part du territoire agricole a chuté de 60,5 à 53,8 % (27 000 hectares), alors que le couvert végétal (forêts, friches, etc.) a diminué de 13 324 hectares entre 1986 et 1994. À ce rythme de destruction, tout couvert végétal pourrait disparaître de la région métropolitaine d'ici 2029.

2. Accaparement d'espaces verts : les espaces verts sont, en quelque sorte, le poumon de la ville. C'est d'ailleurs pour cette raison que les planificateurs ou auteurs qui se sont intéressés au développement de la ville ont souvent souligné l'importance des parcelles d'espace vert dans la ville.

Malheureusement, l'étalement urbain influence de manière négative cet aspect de la ville. Selon une étude du Conseil régional de l'environnement (CRE) de Laval, dans la région métropolitaine de Montréal, les superficies boisées ont diminué de 18% entre 1998 et 2005, tandis que les îlots de chaleurs en milieu urbain se sont multipliés

au cours des dernières années (Corriveau, 2008). Ce qui engendre évidemment des températures fort différentes, dépendamment du type d'occupation du sol (espace vert ou asphalte). Selon cet organisme, la température enregistrée dans le parc du Mont-Royal le 25 juin 2008 s'élevait à 21,8 degrés Celsius. En contrepartie, non loin de là à l'angle du boulevard Saint-Laurent et de l'avenue du Mont-Royal, il faisait plutôt 33,5 degrés. L'écart de 12 degrés dans un rayon de moins de 1,5 km illustre bien le phénomène des îlots de chaleur créés par la suprématie du bâti sur la verdure en milieu urbain (ibid.).

3. Encombrement de la circulation et pollution de l'air : en raison du nombre de véhicules qui arrivent de la banlieue, rejoignent quotidiennement le centre-ville et retournent ensuite vers la banlieue (trajet résidence – lieu de travail). Selon Équiterre (2005), le tronçon de l'Autoroute 25 dont il est question ici apportera un surplus d'automobiles à Montréal : « il est à noter que le concept déposé permet l'ajout éventuel d'une voie par direction pour les automobiles et les camions vers le centre de l'infrastructure, portant ainsi la capacité théorique de l'infrastructure à 150 000 véhicules par jour » (Équiterre, 2005 : 7). D'après l'UPA, la congestion routière causée par l'étalement urbain entraîne aussi son lot de problèmes. Entre 1987 et 1998, l'achalandage des véhicules sur les 15 ponts d'accès à l'île de Montréal a augmenté de 42 %. Plus globalement, les coûts du trafic dans la région de Montréal sont de 780 millions de dollars pour l'année 1998 seulement et cette estimation ne tient évidemment pas compte de la détérioration de l'environnement due à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre qu'on attribue au transport et qui sont passées de 10 à 12 millions de tonnes entre 1994 et 2000. Il faut aussi dire que Montréal n'est pas seule à subir de tels effets : la pression de l'étalement urbain est également très forte dans plusieurs régions de la province (UPA, 2009).

Le nombre d'automobiles que l'on retrouve sur les routes, surtout aux heures de pointe (matin et soir), est généralement supérieur à la capacité de ces routes d'où un encombrement important. Cet encombrement oblige les automobilistes à avancer

lentement, provoquant ainsi une émission plus importante des gaz d'échappement qui affectent la qualité de l'air.

Les transports routiers sont responsables de l'émission d'une importante quantité de contaminants gazeux. D'un côté, le dioxyde de carbone (CO_2), l'oxyde nitreux (N_2O) et le méthane (CH_4) sont responsables de plus de 95 % des quantités totales des gaz à effet de serre (BAPE, 2005 : 77). D'un autre côté, les contaminants atmosphériques les plus préoccupants pour la santé sont les particules fines, les oxydes d'azote (NO_x) et les composés organiques volatils (COV). Le transport routier serait responsable de 80 % des émissions de NO_x et de 40 % des émissions de COV qui sont deux précurseurs de l'ozone troposphérique (O_3) (BAPE, 2005 : 51). L'ozone est, avec les particules fines, le principal composant du smog. Selon le MTQ, il y aurait depuis quelques années, une hausse de fréquence et de gravité des épisodes de smog. À Montréal, depuis environ cinq ans, les épisodes estivaux de smog ont augmenté de 2 à 5 % (ibid.).

4. Utilisation de l'automobile comme moyen de transport et le climat sonore : le nombre de véhicules qui augmentera sur l'artère risque de détériorer le climat sonore. Selon le promoteur du projet (ministère des Transports du Québec), actuellement, les résidences situées à Montréal près de l'emprise auraient un niveau de gêne sonore jugé acceptable avec un niveau de bruit continu inférieur à 55 dB(A). Les résidences situées le long des boulevards Perras et Maurice-Duplessis subiraient quant à elles un niveau de gêne plus fort, soit ± 65 dB(A). En s'éloignant davantage, ce niveau descendrait à faible, soit entre 55 et 60 dB(A) (BAPE, 2005 : 56).

À Laval, les résidences situées près de l'Autoroute 440 et de la montée Masson auraient présentement un niveau de gêne sonore fort. Selon le rapport du BAPE (2005) :

Deux situations sont observées actuellement : une dans les environs de l'emprise de l'autoroute projetée avec des niveaux de gênes considérés comme acceptables ou faibles selon les critères du MTQ et l'autre qui a cours à Montréal-Nord, avec un trafic routier artériel important où le niveau de gêne peut être fort. À cet égard, le cas

de Montréal-Nord semble représentatif des problèmes provoqués par le débordement artériel issu de la congestion routière sur les autoroutes. Ce problème serait observé dans d'autres arrondissements de Montréal, comme Ville-Marie et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. (BAPE, 2005 : 57)

5. Coûts plus élevés pour le gouvernement : les coûts liés au projet à l'étude et à l'étalement urbain englobent à la fois ce que le gouvernement investit dans les infrastructures, telles que le raccordement aux réseaux de services publics (routes, eau, électricité, réseaux d'assainissement, etc.) ainsi que les services nécessaires (scolaire, santé) pour la population périurbaine. Au cours des 20 prochaines années, l'UPA prévoit que 92 % des investissements de la CMM au niveau des infrastructures de gestion de l'eau devront se faire dans les couronnes, ce qui représenterait une facture de 230 millions de dollars. C'est également en périphérie qu'on débourse actuellement le plus d'argent pour la construction de nouvelles écoles. Alors que, entre 1994 et 1999, on y consacrait 203 millions de dollars, 14 écoles du centre ont été fermées ou réaffectées à d'autres fonctions (UPA, 2009).

6. Obésité : les individus qui habitent les zones urbaines éloignées utilisent généralement leurs voitures lors de leurs déplacements, ce qui nécessite moins d'efforts physiques et engendre une prise de poids. Aussi, la banlieue crée une dépendance à l'automobile qui est néfaste pour la santé publique. Selon les travaux de Lawrence Frank, professeur à l'université de la Colombie-Britannique, il y aurait moins de problèmes d'embonpoint chez les résidents de quartiers à forte densité de population (huit résidences à l'acre) que chez ceux qui habitent des zones à basse densité (une maison à l'acre) (Le bloc-notes, 2005). Les études qui démontrent une corrélation entre l'étalement urbain et l'obésité sont rares et difficiles à trouver. Toutefois, lors de son intervention auprès du BAPE, la Direction de la santé publique de Montréal (2005 : 17-18) a cité les deux références suivantes :
 - A. selon Frumkin, Frank et Jackson (2004), les preuves disponibles à l'heure actuelle appuient l'existence d'une association entre l'étalement urbain et l'obésité, car plus de conduite automobile signifie aussi moins de marche et moins d'utilisation de transports collectifs;

B. Ewing et al. (2003) ont analysé les liens entre l'étalement urbain et l'activité physique. Cette étude a démontré que le nombre de minutes consacrées à la marche en tant qu'activité physique de loisir varie systématiquement selon l'indice d'étalement du comté. Les résidents de zones plus compactes marchent davantage durant leurs loisirs que ceux qui habitent des zones moins compactes. La différence observée n'est pas très grande, mais elle est toutefois statistiquement significative. Par exemple, les résidents du comté le plus dense des États-Unis marchent 79 minutes de plus chaque mois que les résidents du comté le moins compact. Frank et al. (2004) ont effectué une étude dans laquelle ils évaluaient l'impact de l'étalement urbain sur l'activité physique et l'impact du transport sur l'obésité. Les résultats de cette étude effectuée aux États-Unis ont démontré que la distance parcourue à pied, pour des déplacements de nature utilitaire, est associée de façon positive avec les trois variables de forme urbaine retenues pour l'étude (connectivité, densité résidentielle nette et mixité de fonctions). Les résultats de cette étude démontrent également que :

- chaque kilomètre de marche diminue la probabilité d'obésité de 4,8 %;
- chaque heure passée dans une automobile par jour augmente la probabilité d'obésité de 6 %.

En terminant, l'étalement des zones urbaines en périphérie des villes cause également une certaine ségrégation spatiale, que l'on définit comme la séparation de groupes sociaux, à l'échelle urbaine ou régionale. En effet, l'étalement urbain conduit à la formation d'aires ségréguées, de territoires hétérogènes et d'espaces-frontières. La ségrégation sociale (qui est souvent intrinsèquement liée à la ségrégation spatiale), fait ressortir un tri social à l'intérieur des populations qui occupent les différents espaces (quartiers des villes, la banlieue et la zone périurbaine). Cette répartition est différente en Europe et en Amérique du Nord. En Europe, c'est généralement la classe riche qui réside dans les quartiers centraux de la ville, où le coût des logements est plus élevé, alors que la classe pauvre occupe les banlieues (les cités dortoirs). La classe moyenne elle, trouve plutôt son compte dans l'achat de propriétés en zones périurbaines. En Amérique du Nord, ce sont les riches et la classe moyenne qui

occupent la banlieue, alors que les pauvres occupent certains quartiers de la ville, sans pourtant être systématiquement au centre-ville.

2.9.3 Autres opinions concernant l'étalement urbain

Acceptons donc l'étalement urbain pour ce qu'il est : le mode de croissance qui répond le mieux aux aspirations des citoyens.
Bussière et Bonnafous, 1993 : 209

D'après certains chercheurs issus de différents domaines, l'étalement urbain n'est pas aussi néfaste que le laissent entendre les adversaires du phénomène. Cox (2006) est probablement le plus ardent des défenseurs du développement urbain. Dans son rapport sur le transport et le logement à Montréal, il a réfuté les différentes critiques que l'on fait généralement de l'étalement urbain. En effet, en réponse aux opposants de l'étalement urbain, il évoque les aspects suivants:

1. Il considère d'abord que l'argument selon lequel l'étalement urbain causerait une perte de terres agricoles ou d'espaces verts au profit de l'étalement urbain n'est pas justifié. Cox affirme plutôt que les quatre siècles d'urbanisation du Canada n'ont consommé qu'une infime partie de la ceinture agricole (3 %). Il note d'ailleurs que grâce aux nouvelles méthodes de production agricole qui permettent de produire plus sur un territoire moindre, plus de territoires ont été abandonnés qu'urbanisés durant la dernière moitié du 20^e siècle (2006 : 13).

2. Au sujet de l'encombrement de la circulation et de la pollution de l'air, il affirme que ces deux éléments sont plutôt intensifiés dans une ville dense, et plus modérés dans une ville à faible densité (ibid.);

3. Cox réfute également une hausse de coûts engendrés par l'étalement urbain. En se basant sur des études faites aux États-Unis d'Amérique et en Australie, il affirme que les banlieues les plus récentes et moins peuplées ont des dépenses par habitant moins élevées que les centres urbains plus peuplés (ibid.);

4. En ce qui concerne l'obésité, Cox réfute l'argument selon lequel la croissance urbaine serait la cause principale de l'obésité, parce que le développement de la banlieue découragerait la marche et provoquerait ainsi un gain de poids dans la population. Selon lui, la période durant laquelle l'obésité se serait répandue correspond à une période où l'ingestion moyenne de nourriture a nettement augmenté. Aussi, une réduction de l'étalement urbain se serait produite avant l'augmentation de l'obésité (ibid.).

Selon Bussière et Bonnafous (1993), la critique contre l'étalement urbain est plus administrative qu'autre chose. Elle viendrait essentiellement des autorités de villes centrales qui souhaitent partager les coûts de certaines fonctions jouées par les villes centrales avec les municipalités périphériques. C'est ainsi que l'étalement urbain, lorsqu'il est critiqué, est délimité administrativement. Par exemple, dans le cas de la ville de Montréal, l'étalement commence parfois aux limites de la ville et parfois aux limites de la Communauté urbaine. La limite de l'étalement varie donc, d'un critique à l'autre, selon la limite administrative. Ce débat n'est pas nouveau : au début du siècle, la Ville de Montréal décriait l'étalement urbain de ses villes de banlieue jusqu'à ce que le gouvernement accepte d'intégrer ces municipalités au territoire de la ville. Par exemple, ce fut le cas de ville Saint-Michel, Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies jusqu'à ce qu'elles soient annexées à la ville de Montréal. Enfin, selon Bussière et Bonnafous (1993), il suffit de rappeler que de très grandes parties de la ville de Montréal se sont développées et continuent de se développer selon le mode de l'étalement. Aussi, les autorités politiques qui autorisent ce mode de croissance ne critiquent jamais l'étalement lorsqu'il se produit chez eux (Bussière et Bonnafous, 1993).

L'étalement urbain peut aussi être considéré comme l'une des étapes de croissance de la métropole. Selon Klaassen (1981 :19), toute agglomération passe par quatre étapes de développement. Selon lui, la périurbanisation est l'étape où la croissance de la périphérie est plus élevée que celle du centre-ville, c'est-à-dire l'étape où la métropole (ville) s'étale en périphérie ou en zone rurale.

Ces diverses compréhensions de l'étalement urbain nous démontrent que les chercheurs ne sont pas unanimes à propos de ce phénomène qui est au cœur des débats sur

l'aménagement du territoire. Pour ou contre, tout semble répondre de différentes perceptions des problèmes territoriaux et de différentes interprétations des données.

CHAPITRE III

3. L'étalement urbain à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Montréal

Montréal, comme toutes les métropoles mondiales, est touchée par un étalement urbain qui a engendré un important mouvement de population dans les territoires urbanisés, à partir des centres urbains jusqu'en périphérie éloignée et dans les couronnes sud ou nord. Selon le CRE-Montréal, ces mouvements de population auraient provoqué la fermeture de quatorze écoles à Montréal et d'autres le seront bientôt, alors que les pouvoirs publics doivent investir plus de 95 % des nouvelles ressources budgétaires des banlieues pour de nouvelles écoles. Pourtant, selon les données du dernier plan d'urbanisme de la ville, Montréal dispose des espaces nécessaires pour construire plus de 130 000 nouveaux logements (CRE-Montréal, 2005). Ce qui représente plus que les besoins estimés pour toute la région pour les dix prochaines années. Ce qui signifie aussi que les effets de l'étalement urbain commencent déjà à apparaître à l'échelle de la CMM. C'est pour cette raison qu'un ensemble d'organismes s'inquiète à propos de l'étalement urbain que pourrait engendrer la réalisation d'un nouveau tronçon de l'Autoroute 25. Cette construction risque en effet d'amplifier un problème déjà existant.

3.1 Historique de l'étalement urbain à Montréal

L'étalement urbain à Montréal s'est développé au fil du temps. Toutefois, c'est principalement durant les dernières décennies que le phénomène s'est réellement amplifié. En effet, au cours des vingt dernières années, l'étalement urbain a entraîné une augmentation de

plus de 60 % de l'espace construit sur le territoire de la communauté métropolitaine de Montréal alors que la population n'augmentait que de 27 % durant la même période (CRE-Montréal, 2009). Ceci illustre bien l'importance de ce phénomène au niveau de la CMM.

Avant la Deuxième Guerre mondiale, le bâti de la ville de Montréal était concentré au centre de l'île de Montréal. Selon Drouilly (1996), « en 1941, l'agglomération montréalaise est encore très concentrée autour du Mont-Royal : on lui reconnaît la forme d'un "T" renversé constituée d'une bande est-ouest le long du fleuve St-Laurent (de Maisonneuve à Verdun) et d'une bande nord-sud dans l'axe du boulevard St-Laurent ». Après la Deuxième Guerre mondiale, l'étalement urbain de la ville de Montréal s'étend sur trois périodes essentielles : 1945-1960, 1960-1975 et 1975-1990.

3.1.1 La période 1945-1960

Durant la première période (1945-1960), l'étalement, encore concentrique autour des secteurs déjà bâtis, englobe graduellement les anciennes banlieues de Verdun, Lachine, St-Pierre, Montréal-Ouest, Ahuntsic, Montréal-Nord et Saint-Michel. Toutefois, les villes de Westmount, Outremont et Mont-Royal ne font pas encore partie du bâti central. Durant cette période, une centaine d'embryons de banlieue apparaissent dans la région de Montréal (Bussière et Bonnafous, 1993 : 217) (voir la figure 3.1).

3.1.2 La période 1960-1975

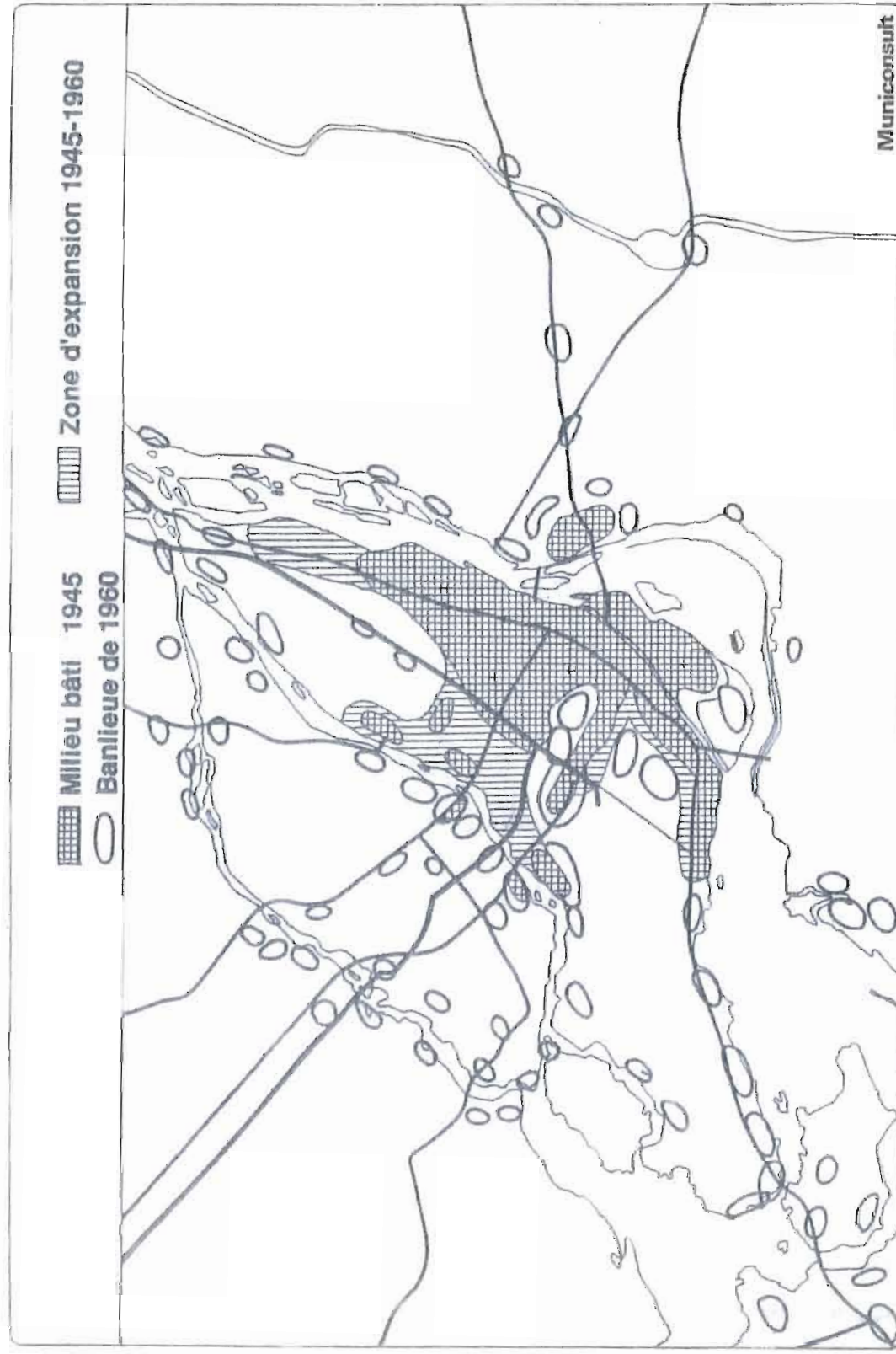
La deuxième période (1960-1975) est caractérisée par une consolidation du bâti au centre de la ville, principalement avec la construction du métro qui ne desservait alors que le territoire de la ville de Montréal. On observe également une expansion vers l'ouest de l'île, le sud de Laval et l'est de la Rive-Sud (Bussière et Bonnafous, 1993 : 223) (voir la figure 3.2).

3.1.3 La période 1975-1990

En 1990, on constate l'intégration de plusieurs territoires dans la trame urbaine métropolitaine, soit St-Laurent, Mont-Royal, LaSalle, la partie sud de Laval, la banlieue est de St-Léonard et Anjou ainsi que la banlieue sud de Longueuil, St-Lambert, Greenfield Park

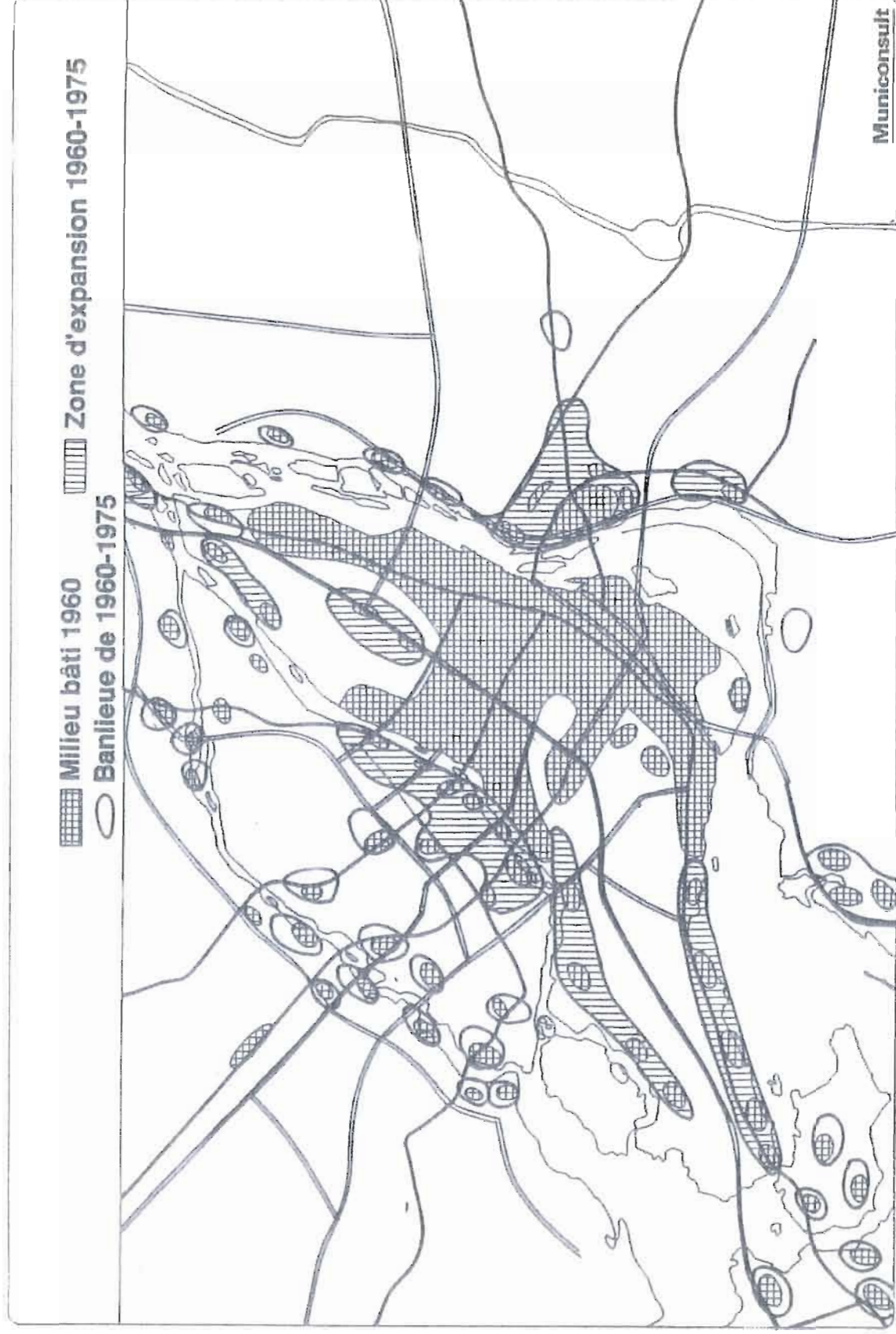
et LeMoyne. La croissance rapide des périodes 1976-1979 et 1986-1989 explique ce phénomène (Bussière et Bonnafous, 1993 : 224) (voir la figure 3.3).

Figure 3.1 : Étalement urbain à Montréal entre 1945 & 1960



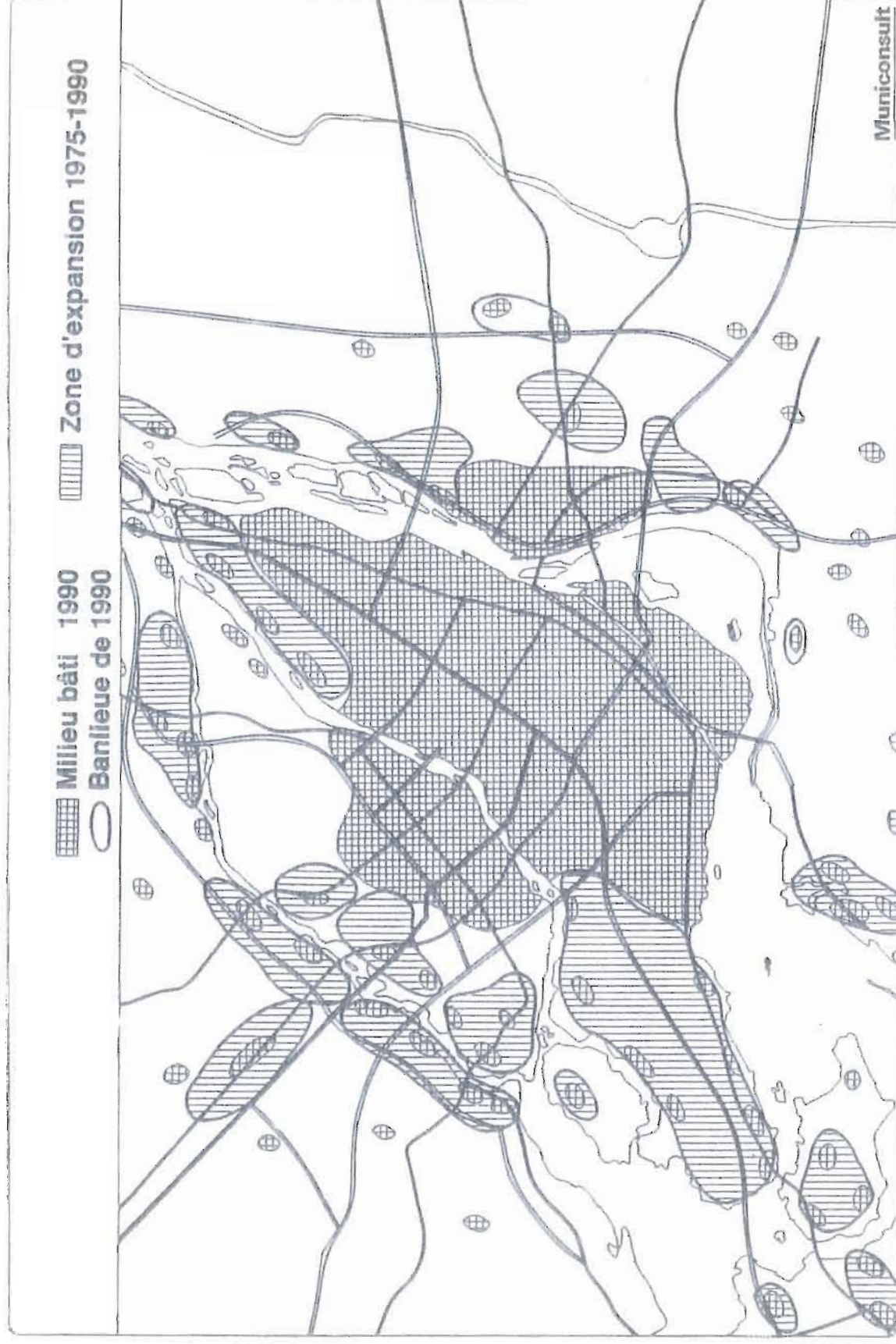
Source : DROUILLY, P., 1996. L'espace social de Montréal (1951-1991), p. 218

Figure 3.2 : Étalement urbain à Montréal entre 1960 et 1975



Source: DROUILLY, P., 1996. L'espace social de Montréal (1951-1991), p. 222

Figure 3.3 : Étalement urbain à Montréal entre 1975 et 1990



Source : DROUILLY, P., 1996. L'espace social de Montréal (1951-1991), p. 225

3.2 Indicateurs de l'étalement urbain à Montréal

Dans cette partie de notre mémoire, nous avons choisi de présenter quelques indicateurs qui sont assez révélateurs de l'étalement urbain. Ces indicateurs nous permettent de constater les effets de l'étalement urbain sur la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

L'un des résultats de cet étalement urbain est que Montréal présente une densité de population très faible en comparaison avec les grandes villes du monde, ce qui implique aussi un problème de financement des infrastructures. La ceinture de banlieue a une densité de population inférieure à 2 500 habitants au km². C'est seulement dans un périmètre très restreint que l'on retrouve des densités supérieures à 10 000 habitants au km² : essentiellement dans le quartier de Côte-des-Neiges, sur le Plateau Mont-Royal ainsi qu'au nord de celui-ci (Villeray, Rosemont, Parc-Extension) (Drouilly, 1996).

Il est également possible de mesurer l'étalement urbain à travers son évolution dans le temps et en dénombrant les communes à l'origine des migrations (pendulaires) à destination du centre (Mignot, Aguilera et Bloy, 2004).

Aux fins de notre recherche, nous avons cherché les indicateurs ou les facteurs qui favorisent l'étalement urbain et qui peuvent également nous renseigner sur l'ampleur de ce phénomène au niveau de la métropole de Montréal. Nous avons collecté nos données de différentes façons, en consultant diverses sources (Statistique Canada, Institut de la statistique du Québec, etc.). Puisque ces données n'étaient pas compilées de la façon dont nous le souhaitions, nous avons dû faire des sélections et catégorisations supplémentaires.

3.2.1 Utilisation de l'automobile comme moyen de transport

Habiter le périurbain c'est « s'inscrire dans un modèle d'urbanité fondée sur la mobilité » (Rougé, 2005 : 47). Selon Urry (2000 : 192), « celui ou celle qui ne conduit pas, ne possède pas une voiture, ne participe pas pleinement aux sociétés occidentales ». C'est à

partir du nombre d'individus (ou de ménages) utilisant l'automobile comme moyen de transport quotidien qu'on peut déterminer l'importance de cet outil comme moyen de déplacement. Bussière et Bonnafous (1993) expliquent bien ce phénomène dans le contexte montréalais :

Rappelons qu'au cours de la période 1970-1987, dans la RMM, alors que la population totale augmentait de 7,3 %, le nombre d'autos augmentait de 75 % et le nombre de déplacements en auto de 115 %. (...) On note cependant une progression nettement plus forte des déplacements automobiles par habitant dans les couronnes (+ 119) que sur l'île de Montréal (+ 85) (Bussière et Bonnafous, 1993 : 15).

Les déplacements ayant comme motif de se rendre au travail sont déterminants sur la forme urbaine, car ils conditionnent le choix de résidence. Selon les données des enquêtes origine-destination de la STCUM, ces déplacements ont augmenté de 15 % dans l'ensemble de la RMM entre 1974 et 1987. (...) Cette évolution a eu comme impact une forte réduction de la proportion des déplacements travail effectués par les transports collectifs (de 31 % en 1974 à 26 % en 1987) et une hausse correspondante dans le poids des déplacements travail comme auto-conducteur (de 49 % à 60 % en 1987) (Bussière et Bonnafous, 1993 : 16).

La croissance des déplacements travail à destination des couronnes a été nettement plus élevée que partout ailleurs. Nous avons vu précédemment qu'elle avait été de 72 % pour les couronnes nord et sud réunies, ce qui représente une augmentation de déplacements travail de 95 668 répartis à peu près également entre les deux couronnes (Bussière et Bonnafous, 1993 : 20).

Selon Statistique Canada, au Canada comme au Québec, les automobilistes passent généralement moins de temps sur la route que les usagers des transports en commun. En 1998, les travailleurs qui se déplaçaient en autobus ou en métro passaient 70 % plus de temps à se rendre au travail que leurs confrères automobilistes. Plus de trois quarts (77 %) des travailleurs qui utilisent le métro et l'autobus au Canada consacrent plus d'une heure à se déplacer contre 34 % d'automobilistes (trajet aller-retour) (Statistique Canada, 2008).

Plusieurs études démontrent que pour leurs déplacements quotidiens, les résidents de la Communauté métropolitaine de Montréal continuent de priser l'utilisation de l'automobile. Dans un rapport édité en février 2010, la CMM l'a d'ailleurs bien illustré. Le tableau suivant nous informe sur la part modale des déplacements des habitants de la Communauté métropolitaine de Montréal pour se rendre à leurs lieux de travail en 2006.

Tableau 3.1 : Part modale des déplacements pour motif travail en 2006

	Transport en commun	Automobile	Transport actif
Couronne Nord	7	88	5
Couronne Sud	8	81	5
Laval	15	81	4
Longueuil (agglomération)	23	70	6
Montréal (agglomération)	34	55	11
CMM	23	68	8

Source : CMM, 2010 : 34

Ce tableau présente donc les différents modes de transport utilisés par les résidents de la Communauté métropolitaine de Montréal pour se rendre au travail. On y trouve trois types de transport : le transport en commun (incluant les autobus et le métro), le transport actif (qui regroupe le vélo et la marche à pied) et enfin, l'automobile. Dans l'ensemble, l'automobile est favorisée par rapport aux autres modes de transport. La différence est bien nette, puisque plus de la moitié de la population utilise l'automobile pour se rendre au travail. Ce pourcentage diffère d'une région à une autre, selon sa distance du centre-ville et son éloignement du système métro.

Si l'on se réfère aux différents taux de la CMM, le taux le plus élevé est celui de la couronne nord avec 88 % des résidents qui prennent leurs automobiles quotidiennement pour aller travailler. La couronne sud et Laval viennent en seconde place avec des taux de 81 % respectivement. L'agglomération de Longueuil enregistre un taux proche de celui de la CMM

avec 70 % de résidents qui utilisent l'automobile pour se rendre au travail. Le taux le plus faible est celui de l'agglomération de Montréal avec 55 %, qui représente un taux inférieur à celui de la CMM. Ces taux démontrent bien que le moyen de déplacement le plus choyé par les résidents de la CMM est l'automobile avec 68 % des habitants qui utilisent l'automobile pour leurs trajets résidence-travail.

On constate évidemment une situation inverse lorsque l'on observe le taux d'utilisation des transports en commun. Cette fois c'est la couronne nord qui a le taux le plus faible avec 7 %. La couronne sud (8 %) et Laval (15 %) suivent ensuite. L'agglomération de Longueuil reste dans la moyenne de la CMM avec des pourcentages similaires (23 %). L'agglomération de Montréal se démarque avec un pourcentage de 34 % de travailleurs qui utilisent le transport en commun pour se rendre au travail.

Le taux d'utilisation de transports actifs présente des pourcentages minimales dans l'ensemble de la Communauté métropolitaine de Montréal. En général, les pourcentages sont proches de celui de la CMM qui est de 8 %. C'est aussi dans l'agglomération de Montréal que l'on retrouve le plus haut taux (11 %) d'individus qui utilisent les transports actifs pour se rendre au travail.

Le tableau 3.1 confirme donc la règle : les résidents des zones éloignées des centres urbains (des banlieues ou bien des couronnes) utilisent plus l'automobile comme moyen de déplacement quotidien que les habitants des centres urbains.

3.2.2 Prix des loyers au centre-ville et en zone suburbaine

Le prix du loyer est un facteur déterminant pour le choix du lieu d'habitation. Il faut aussi se rappeler que la localisation des logements influence grandement leur prix. Selon le Conseil régional de l'environnement de Montréal (2005), le prix de vente d'un terrain industriel et résidentiel à Blainville est de 0,60 \$ par pied carré. Dans la MRC Des-Moulins, où l'on retrouve les villes de Terrebonne et de Mascouche, il est en moyenne de 0,55 \$ par pied carré. Le même pied carré industriel se vend dix fois et même vingt fois plus cher dans

le secteur est de Montréal, ce qui n'inclut pas les coûts de décontamination qui sont parfois nécessaires. Au niveau de l'île de Montréal et par rapport à la périphérie, le prix d'un terrain fait grimper de façon très claire le prix des logements, mais surtout des maisons. C'est pour cette raison qu'il y a plus de propriétaires que de locataires en banlieue contrairement à la ville de Montréal. En 2001, dans la ville de Montréal (avant les fusions municipales), le taux d'accès à la propriété immobilière était de 29 %. Ce taux était de 47 % dans les banlieues de l'île de Montréal et de 62 % à Laval et sur la Rive-Sud. Avec un taux de 75 %, l'accès à la propriété immobilière était plus élevé dans les banlieues éloignées (Cox, 2006). Ces données donnent un aperçu du taux d'accès à la propriété à l'échelle de la CMM. À cause du moindre coût des habitations en périphérie, les taux les plus élevés se trouvent en dehors de la ville de Montréal.

D'après le recensement de 2006, le taux de locataires de logements est de 62 % dans l'agglomération de Montréal. À Laval, il est seulement de 31 %, et pour Longueuil ce taux est de 38 %. La couronne nord enregistre un taux de 23 %, tandis que dans la couronne sud les locataires ne représentent que 20 % (CMM, 2008).

Dans les années 1970, la région de Montréal était principalement composée de locataires. Au fil des années, le nombre de ménages propriétaires a augmenté, jusqu'à atteindre 50,2 % en 2001. Selon le recensement de 2006, ce pourcentage aurait désormais atteint 53,4 % (SCHL, 2007).

Tableau 3.2 : Loyers moyens en dollar (\$) des appartements d'initiatives privées en 2007.

Zones	1 Chambre	2 Chambres	3 Chambres et plus
Ile de Montréal	589	661	851
Laval/Rive-Nord	521	600	702
Rive-Sud	552	627	698

Source : SCHL, rapport sur le marché locatif, RMR de Montréal, juin 2007

Le tableau précédent présente un aperçu des loyers au niveau de la Communauté métropolitaine de Montréal. On y constate que le loyer est plus cher sur l'île de Montréal qu'ailleurs dans la CMM, et ce, quel que soit le nombre de chambres (type de logement). Nous remarquons toutefois que la différence de coût varie moins dans le cas des logements d'une et deux chambres que dans le cas des logements de trois chambres et plus. La différence de prix est alors plus nette, atteignant plus d'une centaine de dollars.

À ce sujet, il est d'ailleurs intéressant de noter qu'un nombre important de résidents dépense une bonne partie de leur salaire dans leur logement :

Soulignons simplement qu'à l'échelle du territoire de la CMM, 36 % des ménages consacrent 30 % ou plus de leurs revenus avant impôt à se loger et, de ce nombre, la moitié y consacre 50 % ou plus. C'est donc 125 000 ménages de la CMM qui voient plus de la moitié de l'ensemble de leurs revenus accaparés par la nécessité de se loger. De plus, le nombre de ménages en attente d'un logement social dans une habitation à loyer modique (HLM) ou soutenu par le programme du supplément au loyer (PSL), un autre indicateur de la situation problématique vécue par plusieurs citoyens, a doublé depuis cinq ans sur le territoire de la communauté. À Montréal, par exemple, on dénombre présentement 20 000 ménages sur la liste d'attente contre 9 500 en 2000 (CMM, 2005).

3.2.3 Pertes de terres agricoles

Les projets de construction qui se font au niveau de la périphérie ou des zones éloignées du centre-ville, surtout dans les régions rurales, ont causé, au fil des années, un retranchement successif des terres destinées à l'agriculture. Cette situation oblige la Commission de protection du territoire agricole du Québec à libérer des terres destinées à l'agriculture à des fins d'urbanisation. Ainsi, jusqu'en 1990, plus de 32 000 hectares, soit 15 % de la superficie initiale désignée comme terre agricole permanente, étaient libérés pour la construction. De plus, lors de l'adoption des schémas d'aménagement des municipalités, il y a eu des retranchements qui représentaient une superficie totale estimée à 1 100 hectares (CMM, 2005).

Selon une étude réalisée par l'Université McGill, dans les années 1970, afin de développer un projet domiciliaire en banlieue, on utilisait 30 hectares par 1 000 habitants. Aujourd'hui, les projets domiciliaires requièrent plus de 70 hectares, soit une augmentation

de plus de 130 % de l'espace utilisé (CRE-Montréal, 2005 : 12). Dans ce contexte, il n'est pas étonnant que l'on ait encouragé, et que l'on encourage encore fortement le dézonage sauvage des meilleures terres agricoles du Québec.

L'étalement urbain affecte la zone rurale de deux façons : en transformant son paysage agricole (terre agricole) en paysage urbain (asphalté); et en modifiant le mode de vie des résidents qui passent d'une zone calme et paisible à une zone plus mouvementée, incluant un nombre grandissant d'habitants et d'automobiles. Dans le cas de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), l'étalement urbain menace sans aucun doute les terres agricoles; en 2003 seulement, près de 3000 hectares ont fait l'objet de dézonage. Selon la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), 50 000 hectares ont été dézonés au Québec depuis 1994, alors que seulement 2 % du territoire québécois est adapté à la grande culture (sol classé 1 et 2). Les experts estiment que c'est l'équivalent de l'île de Montréal - quelque 4 000 hectares - qui sont dézonés chaque année au Québec (Radio-Canada, 2010).

Dans l'ensemble de la région métropolitaine, la zone agricole a donc perdu beaucoup de terres. On doit une grande partie de ces pertes nettes à l'expansion du territoire construit qui passe de 700 à 1 126 km², soit une augmentation de 60 %. Historiquement, ces pertes ont suivi le développement routier et autoroutier (Équiterre, 2005 : 16).

Le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) constitue un maillon essentiel de l'industrie agroalimentaire du Québec. En effet, il représente 49 % des activités agricoles et agroalimentaires québécoises. Le secteur agroalimentaire emploie, à lui seul, 143 000 travailleurs dans la CMM. Avec une superficie de 221 000 hectares, la zone agricole permanente couvre 57,7 % du territoire de la CMM et s'étend sur 47 des 63 municipalités de la CMM. En plus de la qualité de ses terres agricoles, la CMM jouit également d'un climat plus favorable à la pratique de l'agriculture par rapport aux autres régions du Québec (CMM, 2005 : 52).

Dans le but de protéger le territoire agricole, le gouvernement du Québec a promulgué six décrets entre le 9 novembre 1978 et le 7 novembre 1981 (CPTAQ, 1999). La *Loi sur la protection du territoire agricole*, devenue la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles du Québec* depuis 1997, a été émise en 1978 (UPA). Cette loi avait pour objectif de désigner une zone agricole permanente. Le tableau suivant présente en détail la superficie des zones agricoles par secteurs à travers la CMM.

Tableau 3.3 : Superficie de la zone agricole permanente par grand secteur 2004

Grands secteurs	Superficies (ha)	Proportions (%)
Couronne Nord	95 000	43
Couronne Sud	107 700	49
Laval	7 300	3
Longueuil	9 100	4
Montréal	2 100	1
CMM	221 200	100

Source : CMM, projet du schéma métropolitain d'aménagement et de développement, mars 2005 : 52.

Malheureusement, lors de l'adoption des schémas d'aménagement, une demande d'exclusion de territoires de la zone agricole permanente s'ajoute au retranchement successif des terres agricoles (CMM, 2005 : 54).

À titre d'exemple, le tableau suivant illustre ce qui a été absorbé au niveau de la MRC Les Moulins au cours de la dernière décennie :

Tableau 3.4 : Exclusions autorisées et refusées par CPTAQ depuis la révision de la zone agricole permanente.

Décision	Date	Localisation	Demandeur	Superficie
189841	1992-01-09	La Plaine	Philippe Chartrand inc.	10,278 ha
190607*	1993-08-05	La Plaine	Philippe Chartrand inc.	(58 684 m ²)
204814	1993-10-28	La Plaine	Philippe Chartrand inc.	8,89 ha
312510	1999-11-18	La Plaine	Municipalité de La Plaine	0,075 ha
325520	2002-09-02	Terrebonne- Secteur Lachenaie	Municipalité de Terrebonne	48,18 ha
Total				67,423 ha

Source : MRC Les Moulins, document remis au BAPE le 18 mai 2005.

* Refusé par la CPTAQ

Le tableau 3.4 nous informe des demandes qui ont été faites pour exclure certaines terres agricoles de la zone agricole permanente afin de permettre un développement urbain. Ce rétrécissement des terres agricoles qui se fait pratiquement chaque année est le résultat d'un besoin croissant de terrains pour la réalisation de projets urbains.

Dans la ville de Terrebonne, presque deux tiers (2/3) des terres agricoles exclues de la zone permanente appartiennent à la municipalité et sont sans doute destinés à l'urbanisation. Le privé a seulement obtenu le tiers de ces terres. Cet exemple reflète bien combien les municipalités consomment de terres agricoles à des fins d'urbanisation, que ce soit pour construire des édifices ou pour permettre d'autres activités urbaines.

3.2.4 Mouvement de la population

Beaucoup des résidents qui habitent la ville de Montréal cherchent le calme de la campagne pour échapper aux ennuis de la ville, cette constatation nous laisse croire que ces gens vont quitter la métropole pour aller s'installer en périphérie. Selon Ritchot, Mercier et Mascolo (1994), il est évident que cette expansion se fait désormais au détriment de la ville centre qui commence à perdre son poids administratif, mais aussi sa population. Ils affirment aussi que : « l'étalement urbain apparaît ainsi comme la conséquence d'une rivalité de la périphérie à l'égard du centre d'où la périphérie sortirait gagnante » (Ritchot, Mercier et Mascolo, 1994 : 292). Aussi, selon la Confédération des syndicats nationaux (CSN), le dépeuplement de la ville de Montréal au profit des banlieues s'est accéléré depuis 2002; entre 2002 et 2005, plus de 24 100 personnes, soit 1,3 % des résidents, auraient quitté la ville pour la banlieue (CSN, 2005). Selon l'organisme Équiterre, au cours des 35 dernières années, la population métropolitaine a connu une croissance de seulement 50 % alors que la superficie du territoire occupé a augmenté d'environ 300%. L'île de Montréal a d'ailleurs souffert de cet étalement. Selon l'Institut de la statistique du Québec, la population de la périphérie a augmenté de 43,6 % entre 1971 et 2002, passant de 740 000 à 1 696 000. Durant la même période, la population de l'île diminuait de 5,7 % (passant de 1 959 142 à 1 853 000) (Équiterre, 2009).

3.2.5 L'exode vers la banlieue

Durant les années quarante, cinquante et soixante, la région montréalaise a connu une forte croissance (23 % entre 1941 et 1951, 41 % entre 1951 et 1961 et 20 % entre 1961 et 1971). Cette dernière était due à une forte natalité ainsi qu'à une immigration massive. Toutefois, à partir des années soixante, la région connaît une baisse de natalité. Aussi, le ralentissement de l'immigration durant les années soixante-dix suivis d'un mouvement de

population vers des banlieues de plus en plus éloignées vont provoquer une baisse de population de 3 % entre 1971 et 1981. Entre 1981 et 1991, la région connaîtra une croissance de seulement 4 % entre 1981 et 1991 (Drouilly, 1996 : 19).

Drouilly (1996) décrit bien les changements qui ont marqué l'île de Montréal à cette époque :

Jusqu'au début des années soixante, la forte natalité masque les mouvements de la population vers la banlieue. Jusqu'en 1961, la population totale s'accroît, sauf dans la ville centrale constituée d'une population plus âgée (vieillissante) : ce vieux tissu urbain est constitué de tout le Centre-Sud (de Verdun à Hochelaga-Maisonneuve) ainsi que du Plateau Mont-Royal. Cette zone de dépeuplement va s'agrandir à partir des années soixante, pour finalement englober toute l'île de Montréal et débordée largement sur l'île Jésus (Pont-Viau, Laval des Rapides) et la Rive-Sud (Longueuil, St-Lambert). Seules les banlieues maintiennent un rythme soutenu de croissance démographique. Au début de la période, ce sont celles situées à l'ouest de l'île de Montréal (LaSalle, Dorval, Pointe-Claire, Beaconsfield, Kirkland et aujourd'hui encore Dollard-des-Ormeaux, Pierrefonds, et Île-Bizard), ou à l'est (St-Michel, Montréal-Nord, St-Léonard, Anjou et aujourd'hui encore Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies).

Selon le même auteur, l'étalement urbain aurait atteint les rives sud et nord de Montréal durant les années soixante :

Dès le début des années soixante, s'y ajoutent l'île Jésus (Laval) et la Rive-Sud (Longueuil, St-Bruno-de-Montarville, Brossard et encore aujourd'hui Saint-Hubert et Boucherville). À partir des années soixante-dix néanmoins, on constate une réappropriation de l'espace urbain central par la construction de logements luxueux et la rénovation de vieux logements : Habitat 67, Île des Sœurs, Domaine St-Sulpice, Pyramides olympiques, Vieux-Montréal, anciennes cours des usines East Angus, tours d'habitations au centre-ville, développements dans la zone du Vieux-Port, etc. Aujourd'hui, on retrouve une ceinture qui connaît encore une croissance de population qui s'étend d'ailleurs bien au-delà de la zone centrale qui continue de se dépeupler, cependant plus en plus de petits secteurs de repeuplement et de croissance de population apparaissent dans la ville centre.

Bussièrès et Bonnafous décrivent le développement qui s'est alors déployé à l'échelle de la région de Montréal :

Au cours de la période 1971 à 1981 non seulement la CUM ne connaît plus d'augmentation dans sa population, mais celle-ci diminue. Avec la baisse de la natalité et la fin de l'exode rural, les tendances migratoires de la ville centrale

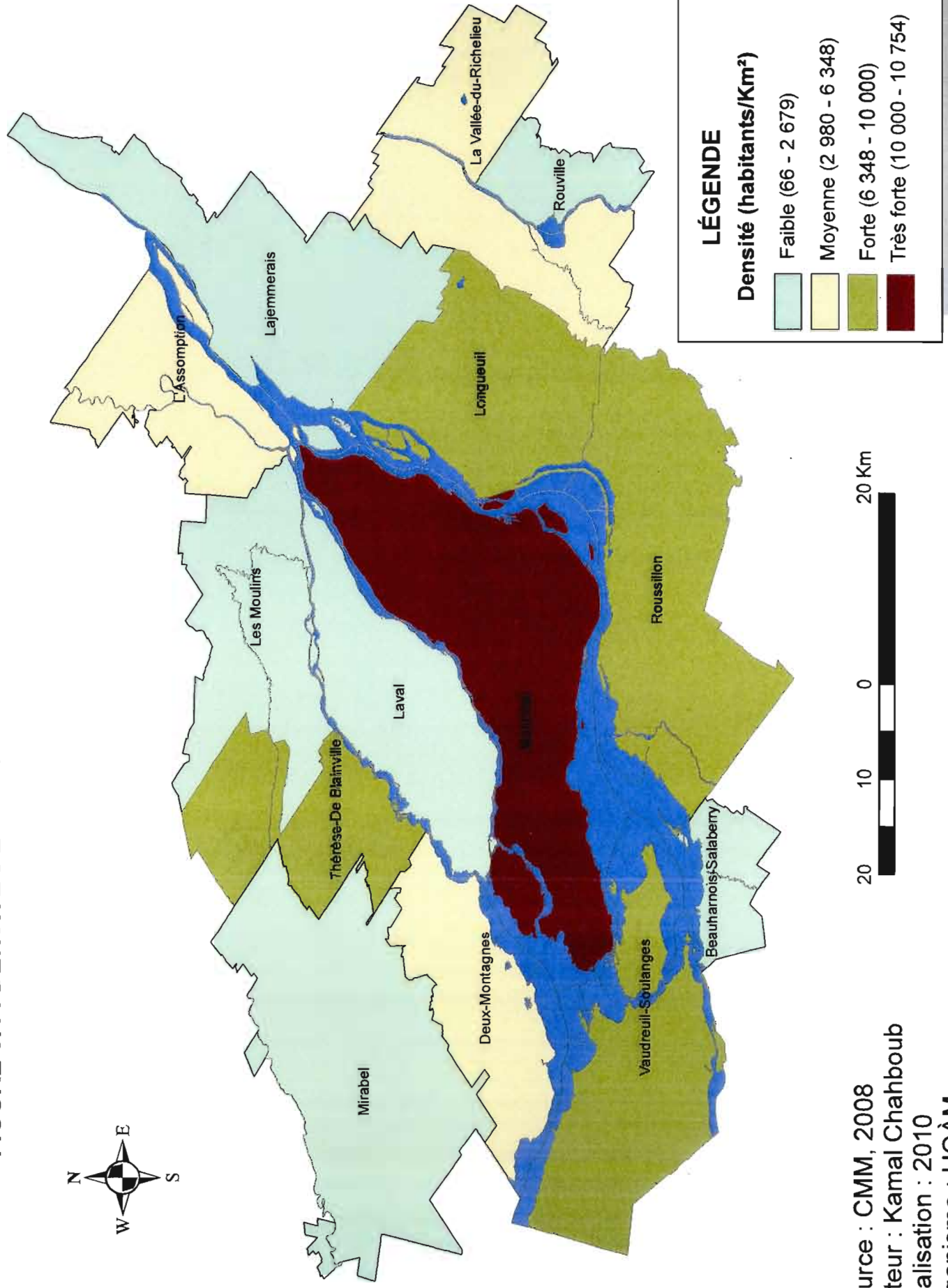
vers la banlieue qui jusqu'alors avaient été masquées par un solde migratoire positif de la CUM deviennent apparentes et celle-ci connaît une diminution annuelle moyenne de 1,1 % de sa population (Bussière et Bonnafous, 1993 : 9).

Ils soulignent également comment ce mouvement de population a influencé le développement des couronnes nord et sud :

Les principales tendances de l'évolution et du mouvement de la population sur une période de quinze ans dans la RMM. On observe d'abord que le niveau de la population s'est accru faiblement entre 1976 et 1981 dans la RMM, présentant un taux de croissance de 1,1 %. Les parties centrales connaissent toutefois une diminution relativement importante de leur population (baisse de 6 % dans la CUM). Cette perte de population se concentre dans la CUM-centre (-10 %). À l'inverse, la population des couronnes nord et sud s'accroît fortement durant cette période, absorbant la majeure partie de la croissance de la population dans la région, de même que le flux des personnes qui quittent les parties centrales de l'agglomération. Pour les couronnes nord et sud, on observe donc des taux de croissance respectifs de 17 % et 13 % (Bussière et Bonnafous, 1993 : 11).

La figure 3.4 donne un aperçu de la densité de la population au niveau de la Communauté métropolitaine de Montréal. Cette figure montre bien que la ville de Montréal a la plus forte densité, suivie des MRC de Thérèse-de-Blainville, Longueuil, Roussillon et Vaudreuil-Soulanges qui sont aussi de forte densité. Il y a ensuite une série de MRC à densité moyenne, telles que Deux-Montagnes, La Vallée-du-Richelieu et l'Assomption. Enfin, Laval, Les Moulins, Lajemmerais, Rouville, Beauharnois-Salaberry et Mirabel sont des MRC à faible densité. Cette carte indique que la ville de Montréal reste toujours la plus densément peuplée des MRC de la Communauté métropolitaine de Montréal. Elle montre aussi qu'il y a des MRC à forte densité à proximité de la ville de Montréal. Les banlieues sont pourtant généralement de faible ou de moyenne densité. On constate également que Laval a une faible densité. Il est possible que les résidents s'éloignent vers des banlieues plus lointaines, attirés par des prix plus abordables, que ce soit pour la location ou l'achat d'un logement.

FIGURE 3.4 : DENSITÉ DE LA POPULATION AU NIVEAU DE LA CMM EN 2008



Source : CMM, 2008
 Auteur : Kamal Chahboub
 Réalisation : 2010
 Organisme : UQÀM

Cet exode vers les banlieues continue encore aujourd'hui puisque selon le dernier recensement de population, la ville de Montréal perd encore des résidents au profit des banlieues. Cette situation est bien illustrée dans le tableau suivant :

Tableau 3.5 : Nombre d'entrants et de sortants selon les trois principales régions d'origine et de destination, Montréal, 2006-2007

	Région administrative	Nombre
1 ^{re} région d'origine des entrants	Montréal	14 424
2 ^e région d'origine des entrants	Laval	6 185
3 ^e région d'origine des entrants	Lanaudière	5 218
Total des entrants		25 827
1 ^{re} région de destination des sortants	Montréal	22 909
2 ^e région de destination des sortants	Laval	13 696
3 ^e région de destination des sortants	Lanaudière	10 622
Total des sortants		47 227
Différence		21 400

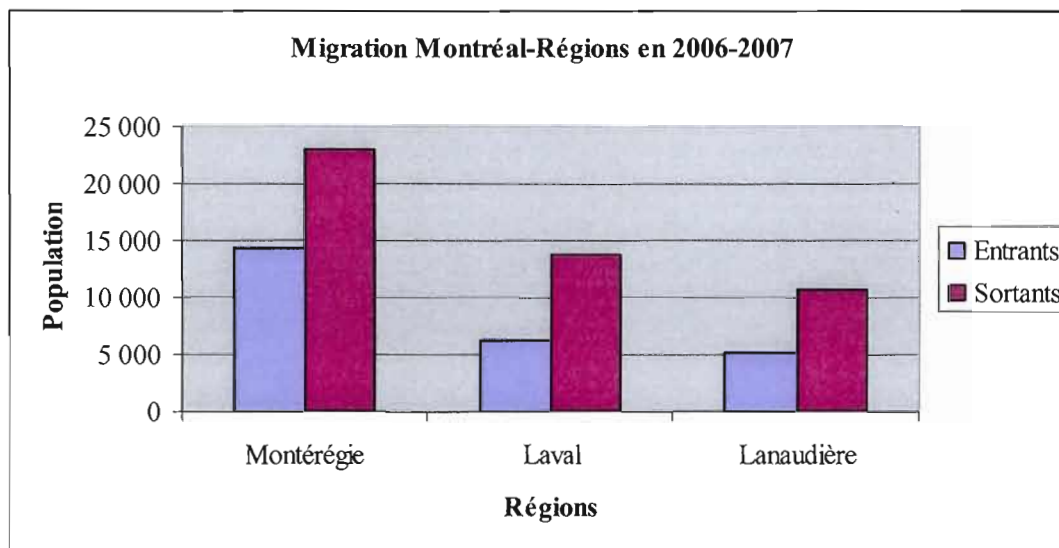
Source : Institut de la statistique du Québec (2008).

Ce tableau montre une différence claire entre le nombre de sortants et le nombre d'entrants vers la ville de Montréal.

En ce qui concerne les entrants, la plus grande majorité vient de la région de la Montérégie, ensuite de Laval et enfin de la région de Lanaudière. C'est le même scénario pour les sortants. La destination favorite est la région de la Montérégie, suivie de Laval, qui vient en deuxième position, et finalement la région de Lanaudière.

Ces chiffres révèlent surtout que la ville de Montréal perd ses résidents au profit des régions puisque les sortants sont plus nombreux que les entrants. Il y a en effet une différence de 21 400 habitants. La région qui en profite le plus est la Montérégie qui reçoit presque autant que Laval et Lanaudière mis ensemble. Le graphique suivant illustre bien cette réalité :

Figure 3.5 : Mouvement de la population entre Montréal et les régions en 2006-2007.



Source : Institut de la statistique du Québec, 2008.

Ce graphique indique de façon plus claire la différence entre les sortants et les entrants :

A. La Montérégie accueille la plus grande partie des sortants de la ville de Montréal. En même temps, elle envoie également le plus grand nombre d'individus vers la ville de Montréal. Toutefois, il y a davantage de sortants arrivés de Montréal qui sont installés dans la région.

B. Laval est la deuxième destination des sortants de la ville de Montréal. Il y a aussi des résidents de Laval qui s'installent à Montréal, mais ils restent moins nombreux.

C. Lanaudière est aussi une des destinations des habitants qui quittent Montréal pour aller vivre ailleurs. Elle reçoit moins de nouveaux venus que les deux premières régions, mais le nombre de résidents qui quittent Lanaudière pour s'installer à Montréal est aussi moins élevé.

Le tableau suivant détaille davantage ce mouvement de migration interrégionale. Il expose également un portrait plus vaste, car la période visée s'étale sur cinq ans. Selon des données de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), alors qu'il semblait s'essouffler à la fin des années 1990, l'étalement urbain de la région de Montréal s'est intensifié depuis 2001.

Tableau 3.6 : Migration interrégionale annuelle, Montréal, de 2002-2003 à 2006-2007

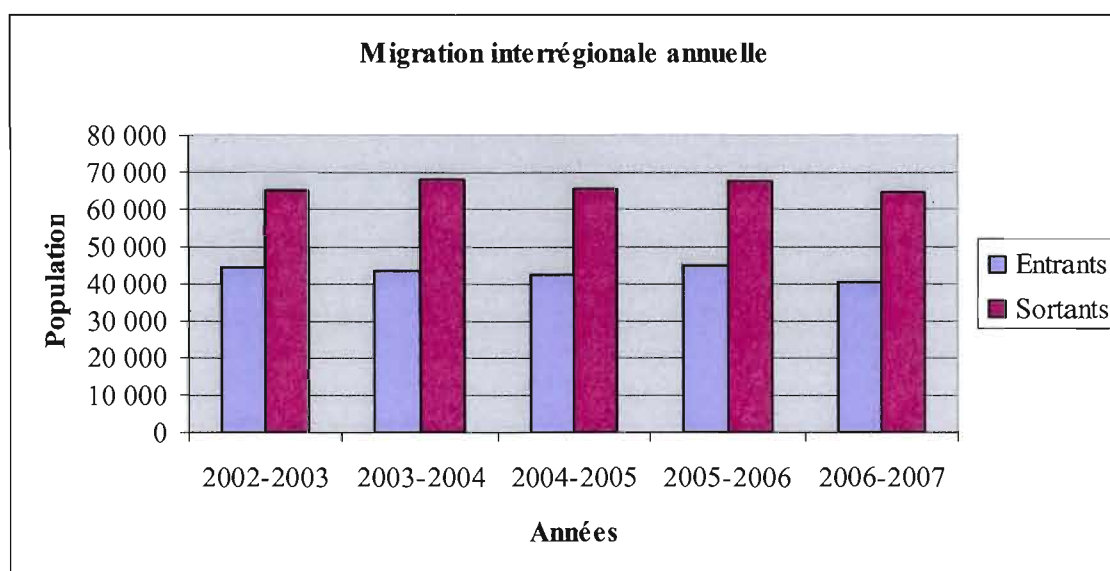
Années	Entrants	Sortants	Solde	Taux d'entrée	Taux de sortie	Taux net
2002-2003	44 389	64 795	-20 406	2,41	3,52	-1,11
2003-2004	43 703	67 803	-24 100	2,37	3,67	-1,31
2004-2005	42 649	65 449	-22 800	2,3	3,53	-1,23
2005-2006	44 906	67 636	-22 730	2,43	3,66	-1,23
2006-2007	40 716	64 543	-23 827	2,2	3,49	-1,29

Source : Institut de la statistique du Québec, 2008.

Le tableau précédent dresse un portrait clair et détaillé du mouvement de la population au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal. Chaque année, le nombre des sortants est plus important que le nombre d'entrants.

Le graphique suivant met cette migration en évidence; la différence nette entre la population sortante et la population entrante est plus clairement perceptible.

Figure 3.6 : Migration interrégionale annuelle de la population entre 2002-2007.



Source : Institut de la statistique du Québec, 2008.

On constate encore une fois qu'au fil des années, le nombre des sortants reste plus important que celui des entrants vers la ville de Montréal.

Il y a une légère différence dans le nombre de sortants entre 2002-2003 et 2003-2004. Toutefois le nombre d'entrants est quasi identique. C'est donc dire que le nombre d'entrants n'augmente pas vraiment contrairement au nombre des sortants. La différence entre les deux périodes suivantes (2004-2005 et 2005-2006) est similaire à ce que nous avons observé dans les deux premières périodes. La période 2004-2005 est presque identique à celle de 2002-2003 et la période 2005-2006 est identique à celle de 2003-2004. En ce qui concerne la dernière période (2006-2007), elle ressemble aux périodes 2002-2003 et 2004-2005.

3.3 Conséquence de l'étalement urbain à Montréal

3.3.1 Les coûts engendrés par l'étalement urbain

Les coûts dont nous parlons ici font référence au budget que le gouvernement doit dépenser pour le développement de services et autres nécessités pour les résidents des banlieues. Ces dépenses prennent diverses formes : parfois directes, comme tous les investissements qui doivent être déboursés pour permettre des services nécessaires en banlieue; et parfois indirectes, comme le gaspillage d'énergies causé par le type de logement (il faut plus d'énergie pour chauffer des maisons individuelles séparées que des maisons mitoyennes).

Selon le Groupe de recherche appliqué en macroécologie (GRAME, 2005), il y a beaucoup de problèmes causés par l'étalement urbain qui touchent les citoyens, qui affectent le milieu naturel et qui engendrent des dépenses gouvernementales de façon directe et/ou indirecte. Le GRAME résume la situation de la façon suivante : Les effets externes causés par l'étalement urbain sont très nombreux, mais généralement difficiles à quantifier. Nous pouvons toutefois faire ressortir les conséquences suivantes :

- Coûts liés aux nuisances environnementales;
- Utilisation inefficace de l'énergie et des matières premières;
- Aggravation de certains problèmes sociaux;
- Hausse des coûts pour les biens et services publics;
- Problèmes d'injustice fiscale;
- Impacts macroéconomiques, notamment au niveau de la balance commerciale.

(GRAME, 2005 : 11)

Le document du GRAME (2005) nous informe donc de différents types de pertes qui sont directement ou indirectement liées à l'étalement urbain. Les citations suivantes en détaillent quelques unes :

Grâce à leurs façades mitoyennes, les maisons jumelées et en rangée permettent de réaliser respectivement des économies d'énergie de 15 % et 30 % par rapport aux résidences unifamiliales détachées. De même, le propriétaire d'un appartement aménagé dans un grand édifice de plusieurs étages peut économiser jusqu'à 70 % d'énergie, comparativement à celui qui vit dans une résidence détachée. La maison unifamiliale détachée, qui est la plus prisée au Québec, s'avère donc aussi la plus coûteuse sur le plan de l'énergie (MER, 1985 : 8 in GRAME, 2005 : 7).

De plus, si on le compare avec la densité moyenne d'un quartier de duplex typiques, chaque bungalow exige facilement quatre fois plus d'infrastructures par logement qu'une résidence d'un quartier de duplex en rangée. Chaque famille nécessite donc la construction et l'entretien de quatre fois plus de rues, de trottoirs, d'égouts et d'aqueduc, tout en multipliant également par quatre l'énergie requise pour l'éclairage des rues, le déneigement et l'enlèvement des ordures. Même le service de récupération devra consommer davantage d'énergie afin de procéder aux collectes sélectives (Newman et Kenworthy, 1989; Gagnon, Janson et Guérard, 1989; Gagnon, 1990 et 1988 in GRAME, 2005 : 7).

Les espaces de stationnement, à eux seuls, occupent 13 % de la superficie de Montréal. La seule construction des autoroutes Décarie, Bonaventure, Métropolitaine et Ville-Marie a nécessité la démolition de 5000 à 6000 logements (Miron, 1977; Lambert, 1989 in GRAME, 2005 : 10).

À cause de l'étalement urbain, le gouvernement doit fournir plus d'investissements pour subvenir aux besoins des nouveaux banlieusards. Les services publics deviennent ainsi plus chers en banlieue qu'en ville. Selon le GRAME, l'exemple du transport scolaire reflète bien ce problème :

En banlieue, le transport scolaire coûte, pour chaque élève inscrit, de trois à cinq fois plus cher qu'à Montréal. Ainsi, une famille montréalaise ayant deux enfants d'âge scolaire coûtait, en 1986, 130 \$ en frais de transport scolaire. En déménageant à Repentigny, cette même famille présentait au gouvernement une facture de plus de 600 \$ (GRAME, 2005 : 12).

L'automobile est aussi associée à l'étalement urbain, surtout pour le déplacement des résidents de la banlieue, en particulier vers leurs lieux de travail. L'utilisation quotidienne la

voiture n'est pas sans avoir des conséquences sur la santé des habitants. Toujours selon le GRAME (2005) :

Pour le Québec, un estimé de la somme des coûts environnementaux et sociaux des nuisances causées par l'automobile, réalisé à partir des données de l'OCDE (Organisation de coordination et de développement économique), chiffrait ceux-ci entre trois et cinq milliards de dollars annuellement. Plusieurs des coûts comptabilisés par ces auteurs, particulièrement la congestion et le bruit, sont possiblement plus faibles au Québec que dans d'autres pays industrialisés. Mais cette évaluation néglige totalement de multiples coûts indirects, dont les dépenses municipales (déneigement, entretien des routes, etc.) (Gagnon, Janson et Guérard, 1989 in GRAME, 2005 : 13). Le GRAME mentionne qu'il faudrait multiplier ces coûts afin de refléter l'impact réel en dollar pour l'année 2005.

Des études sont faites partout dans le monde pour quantifier les impacts causés par l'utilisation de l'automobile. Dans le document du GRAME, on cite deux études réalisées aux États-Unis et en Australie :

Une autre étude a été réalisée dans la ville californienne de Pasadena afin de comptabiliser les coûts engendrés par l'automobile uniquement pour les services municipaux. L'étude évalue ceux-ci à 2 400 \$US par véhicule. En Australie, à Melbourne, il fut récemment estimé que, pour chaque nouvelle famille qui s'établissait dans la ville plutôt que dans une nouvelle banlieue, la communauté économiserait l'équivalent de 35 000 \$CA en coût d'infrastructures publiques (Lyman, 1990 ; Newman et Kenworthy 1989 in GRAME, 2005 : 13).

Gagnon, Janson et Guérard (1989) précisent plutôt ce qu'il en est au niveau du Québec :

Ces évaluations tendent d'ailleurs à être confirmées par des études américaines plus récentes, lesquelles évaluent que les propriétaires de voitures privées ne paient que de 30 % à 40 % des coûts réels de leur véhicule (Cameron et al., 1991). Comme la congestion est moins importante au Québec qu'aux États-Unis et que les taxes sur l'essence sont plus élevées chez nous, on peut supposer que nos automobilistes paient une proportion plus élevée des coûts réels de leurs véhicules. Mais, même si celle-ci atteignait 50 %, cela impliquerait qu'une voiture compacte engendrerait des coûts sociaux de 8 000 \$ à la société. Cela rejoint une évaluation qui estimait que chaque voiture coûtait entre 5 000 \$ et 8 000 \$ à la société québécoise (Gagnon, Janson et Guérard, 1989 in GRAME, 2005 : 13).

L'augmentation du nombre de véhicules aura certainement un impact sur les infrastructures routières, et particulièrement sur les axes limitrophes au tronçon. Des investissements supplémentaires seront alors nécessaires pour renouveler les infrastructures

et pour gérer les nouveaux flux de circulation qui, malheureusement, augmenteront d'année en année, suivant le développement de la périphérie.

Dans les orientations du gouvernement en matière d'aménagement (Gouvernement du Québec, 1994), une évaluation plus précise des coûts reliés à l'étalement urbain dans la région de Montréal est proposée. Cette évaluation concerne plus particulièrement les équipements et les infrastructures financés par les fonds de l'État. On parle, par exemple, des écoles élémentaires, affirmant que de 1980 à 1990, alors que la clientèle a diminué de 7,7 %, on a construit 11 nouvelles écoles. Durant la même période, la clientèle scolaire de ce niveau dans la Communauté urbaine de Montréal (CUM), au centre de la région, diminuait de 20 %, entraînant la fermeture de 32 écoles. Plus de 333 millions de dollars ont été dépensés dans la région pour la construction ou la rénovation d'écoles, dont 72 millions de dollars sur le territoire de la CUM, et ce, en dépit de la diminution considérable des populations scolaires. Il faut aussi noter que cette diminution est directement liée à une réduction et au redéploiement des ménages sur le territoire (Boisvert, 2004).

Lors du Conseil des commissaires de la Commission scolaire de Montréal (CSDM) du 13 avril 2005, la CSDM a affirmé que l'exode des familles vers la périphérie entraînerait la fermeture d'écoles sur son territoire et la nécessité de construire de nouvelles écoles en périphérie. Entre 1994 et 1999, plus de 14 établissements scolaires ont été fermés à Montréal alors que le gouvernement du Québec a dû investir plus de 200 M\$ pour de nouvelles écoles, dont 96 % étaient situées en périphérie (CSN, 2005 : 15).

3.3.2 La ségrégation spatiale et sociale

La ségrégation est une répartition spatiale et sociale qui apparaît surtout dans les grandes villes ou les métropoles alors que des individus de diverses origines et/ou de différentes classes sociales vivent dans différents quartiers de la ville. Au sein de ces villes, on trouve des répartitions spatiales bien délimitées selon une classification sociale basée sur les revenus des citoyens. En d'autres mots, certains groupes de personnes sont ségrégués par rapport à d'autres groupes. Il est toutefois très difficile de donner une définition bien précise de la ségrégation. Selon Grafmeyer (2004), le terme « ségrégation » constitue une notion

complexe et imprécise. Comprendre la ségrégation semble d'autant plus difficile que sa définition varie selon les disciplines, selon les auteurs, mais aussi selon les phénomènes auxquels elle renvoie (Brun, 1994).

Selon Madoré (2004), la ségrégation est un fait urbain qui existe depuis fort longtemps. Il serait toutefois plus accru de nos jours :

La ségrégation sociale est un fait ancien dans la ville. Bien avant l'avènement de l'époque industrielle, les quartiers urbains pouvaient être plus ou moins marqués par des formes de division sociale. Toutefois, c'est au cours de la période contemporaine que la ségrégation est devenue nettement plus marquée au sein des villes, au point de constituer très progressivement un objet de recherche. L'étude de la ségrégation est donc indissociable de l'analyse de la politique dite de la ville et des politiques locales de l'habitat (Madoré, 2004 : 256).

Pour d'autres auteurs, la ségrégation spatiale et sociale est basée sur le facteur économique, car ce dernier détermine la répartition des classes sociales selon leurs revenus :

L'inégalité dans une société capitaliste étant essentiellement économique, ce sont les lois du marché, en l'occurrence du marché foncier, qui détermineront principalement la structure de l'espace social : spéculation foncière dans le centre des affaires et le centre-ville commercial, détérioration de l'espace urbain dans ses environs immédiats, et en particulier dans les vieux quartiers, accès au logement dont la taille et le coût déterminent qui réside où, accès à la propriété limité dans les beaux quartiers, extension des banlieues, etc., tels sont les principaux facteurs qui organisent l'espace résidentiel (Drouilly, 1996 : 8).

Cette répartition de population diffère en Europe et en Amérique du Nord. En France, par exemple, se sont les classes plus riches qui habitent les lieux centraux de la ville.

Les marchés fonciers et immobiliers contribuent très fortement à dessiner la carte des espaces accessibles aux entreprises mais aussi à tel ou tel type de population : ainsi la cherté de Paris et de la proche banlieue ouest exclut toute une frange de la population. Les habitants de la périphérie, et notamment les périurbains, ne sont pas tous désireux de « fuir » la ville dense pour profiter d'espace et d'un meilleur environnement, mais un bon nombre d'entre eux sont contraints à cet éloignement par la cherté des prix dans et à proximité du centre (Mignot, Aguilera et Bloy, 2004 : 15).

Dans leur recherche sur la répartition spatiale des immigrants à Montréal, Apparicio, Leloup et Rivet (2006 : 5) font quelques précisions sur le concept de ségrégation :

Il est très important de définir le terme ségrégation en tenant compte des idées de mise à l'écart spatiale et de distance sociale qui le composent, sous peine de

confondre ce concept avec d'autres processus et phénomènes généraux, tels que le racisme et la discrimination.

La ségrégation signifie la séparation spatiale de différentes couches sociales. Ainsi elle est non seulement bien définie au niveau des différents quartiers de la ville, mais elle condamne les populations plus pauvres à une certaine isolation :

En ce qui concerne les perceptions négatives, la concentration spatiale des populations pauvres traduirait dans l'espace physique de la ville, la mise à distance des populations qui seraient victimes de leurs positions dans la hiérarchie sociale (Apparicio, Leloup et Rivet, 2006 : 3).

La ségrégation des populations et des groupes dans l'espace urbain répond à des motivations sociales et économiques. Selon nous, cette ségrégation ne peut être visible et bien présentée qu'à l'aide de cartes illustrant la répartition des individus selon leur revenu à l'échelle de la CMM.

3.3.2.1 La ségrégation spatiale

Maintenant que nous avons présenté le concept de ségrégation plus globalement, nous souhaitons faire la distinction entre la ségrégation spatiale et la ségrégation sociale et ce, dans le contexte de l'étalement urbain. Tout d'abord, la ségrégation spatiale est la délimitation, au niveau des quartiers d'une ville ou d'une métropole, des différentes couches sociales. Pour Wilson (1997), la ségrégation spatiale forge une ségrégation résidentielle ou spatiale qui est parfois associée à celle du ghetto, l'enclave et la poche de pauvreté (Wilson, 1997 in Apparicio, Leloup et Rivet, 2006 : 3).

Alors que, Touraine (1997 : 1) affirme que : « c'est l'espace plus que le temps qui constitue aujourd'hui la dimension principale des relations humaines. Le problème central n'est plus: comment devenir plus moderne? Mais : comment vivre ensemble? ».

La ségrégation spatiale nous informe sur la répartition de la population à travers la Communauté métropolitaine de Montréal ou toute autre métropole. Dans les faits, cette ségrégation est liée aux revenus de chaque ménage; le revenu est un déterminant essentiel du lieu de résidence :

Cela est évidemment dû à la hiérarchie des revenus, et donc à la répartition de la richesse et de la pauvreté. De ce point de vue, la structure spatiale des revenus est exemplaire : elle illustre parfaitement les autres structures de l'espace social, parce qu'elles les déterminent en grande partie. C'est que la richesse ne se répartit pas uniformément entre les différents groupes sociaux, que ce soient les hommes et les femmes, les jeunes et les vieux, les francophones, les anglophones et les immigrants, ainsi que les différentes classes sociales (Drouilly, 1996 : 9).

Pour mieux comprendre la répartition spatiale de la population au sein de la CMM, il suffit de regarder la répartition des revenus (figure 3.7). Cette carte illustre la répartition des revenus moyens de la population à l'échelle de la CMM, ce qui indique donc également la répartition spatiale des classes sociales.

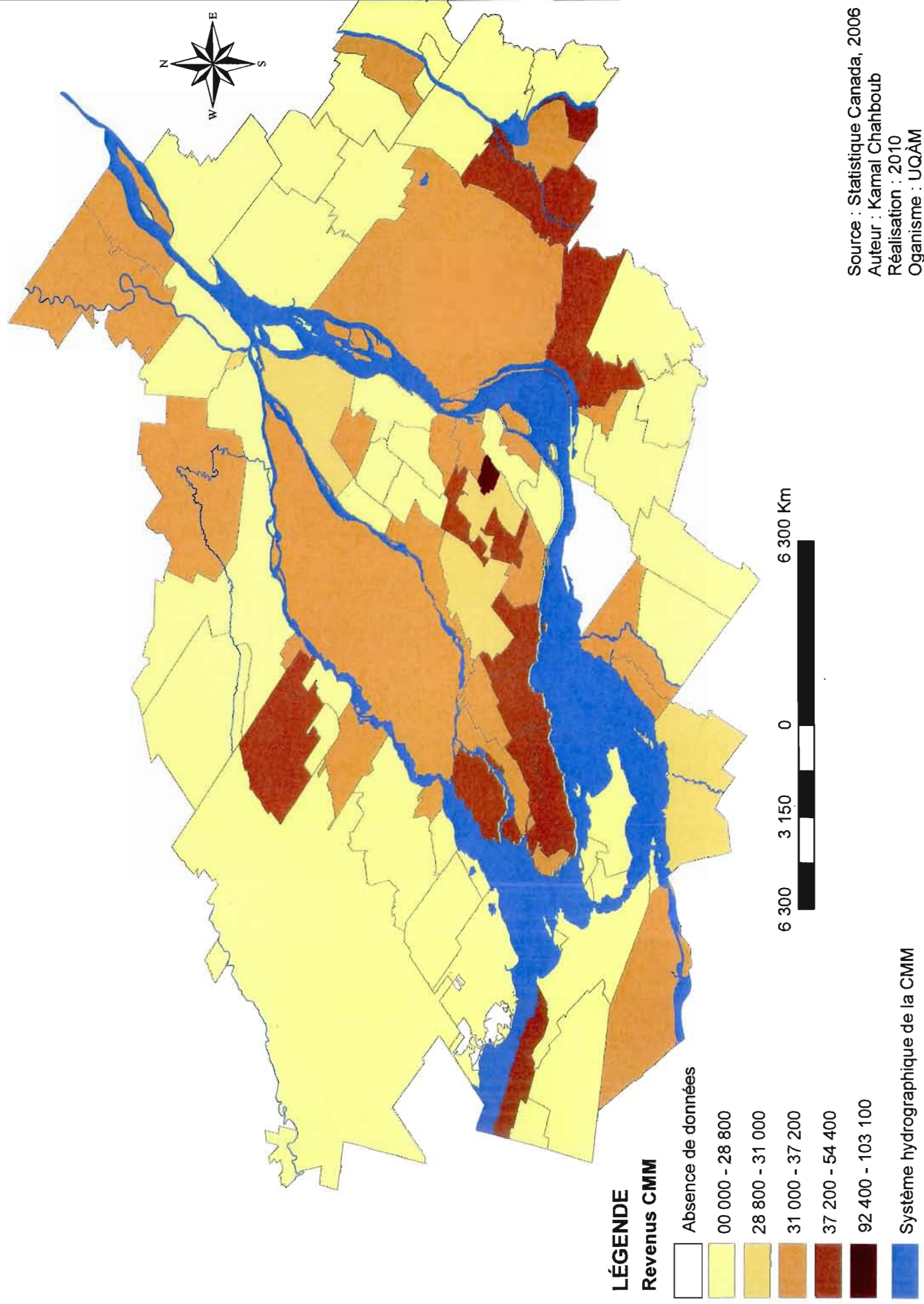
Selon une étude de la Communauté métropolitaine de Montréal, la pauvreté se localise dans certains quartiers bien définis de la région métropolitaine :

Les plus grandes concentrations de familles à faible revenu sont observables dans les arrondissements sud-ouest de Montréal, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Côte-des-Neiges-Notre-Dame-Grâce, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Montréal-Nord, Lachine et de l'est de Ville-Marie. Sur l'île de Montréal, un peu plus d'une personne sur trois (34 %) vit dans un ménage à faible revenu.

À l'extérieur de la ville de Montréal, la proportion de familles économiques vivant sous le seuil de faible revenu est habituellement plus faible (20 %), mais on observe quelques concentrations dans le vieux Longueuil et dans le sud-ouest de Laval, où plus de 40 % des familles économiques se trouvent sous le seuil de faible revenu (CMM, 2006 : 28).

Cette étude met en évidence que la pauvreté est localisée précisément dans les anciens quartiers, que ce soit dans l'île de Montréal ou en banlieue, à Laval ou à Longueuil. Les habitants des anciens quartiers n'ont d'autres choix que d'habiter des immeubles vétustes, où le loyer est moins cher. Il n'est pas étonnant de constater que ces quartiers pauvres accumulent souvent aussi d'autres difficultés : chômage élevé, scolarité incomplète, personnes âgées seules, immigrants récents (Wacquant, 1997 in Chevalier, 2000 : 119).

FIGURE 3.7 : REVENUS MOYENS DE LA POPULATION DE 15 ANS ET PLUS EN 2005



3.3.2.2 La ségrégation sociale

La ségrégation sociale consiste en une distinction de la population selon ses moyens financiers. Toutefois, ce type de ségrégation est souvent accompagné d'une ségrégation spatiale. Par exemple, la classe aisée choisit un endroit pour s'installer alors que la classe pauvre se retrouve dans des quartiers qu'elle n'a pas nécessairement choisis :

Dans les villes, cette ségrégation sociale, qui se manifeste de moins en moins par des signes extérieurs aux personnes dans les sociétés démocratiques, se double souvent d'une ségrégation spatiale qui la met en évidence et parfois la renforce. On distingue la ségrégation choisie (qui tend à former des « ghettos riches », parfois aussi des ghettos sur base ethnique) et la ségrégation subie, ou relégation spatiale, qui tend à exclure et regrouper des populations qui n'ont pas le choix de leur lieu de résidence, parce qu'elles sont moins favorisées ou moins bien assimilées, (Pumain, 2006).

Pour comprendre la ségrégation sociale et le cercle vicieux de l'appauvrissement à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Montréal, il faut essayer de voir à quel point la ségrégation sociale est importante et connaître sa répartition sur le territoire.

La carte 3.7 donne un aperçu de la répartition des revenus moyens des individus de 15 ans et plus à l'échelle de la CMM. On y constate que cette répartition n'est pas uniforme au niveau de la Communauté métropolitaine de Montréal. À l'échelle de l'île de Montréal, on observe cinq tranches de revenus annuels (salaires) répartis sur la carte. L'ouest de l'île comprend seulement deux catégories de revenus : la catégorie de 31 000 à 37 000 \$ se localise surtout au nord-ouest de l'île, alors que celle des 37 000 à 54 000 \$ se situe surtout au sud-ouest. Au centre, la municipalité de Westmount se démarque du lot, avec des revenus supérieurs à 90 000 \$ par année. Mis à part Westmount, les autres municipalités centrales représentent les quatre catégories restantes. Les salaires les moins élevés se trouvent au sud, alors que les plus élevés se trouvent autour du Mont-Royal. En ce qui concerne l'est de l'île de Montréal, il y a seulement trois catégories de revenus : la plus élevée des trois se trouve au centre de l'est de l'île, à ville d'Anjou; à l'extrême est, les habitants touchent des salaires variant entre 29 000 \$ et 31 000 \$. Ainsi, on remarque que les quartiers les plus pauvres se situent dans les anciens quartiers de Montréal : au centre-sud ainsi qu'à l'est de l'île. On constate également que l'est de l'île est plus pauvre que l'ouest avec des revenus moyens

inférieurs à 37 000 \$, alors qu'à l'ouest, les résidents touchent en moyenne plus de 37 000 \$ par année.

3.4 Le contrôle de l'étalement urbain dans le grand Montréal

En constatant les conséquences de l'étalement urbain dans la région métropolitaine, les différents gouvernements (provincial et fédéral) ont tenté de trouver un moyen de contrer ce problème majeur à l'échelle du Québec, mais surtout au niveau de la Communauté métropolitaine de Montréal :

Le Parti Québécois, élu en 1976, a adopté de nouvelles initiatives pour l'aménagement urbain et rural, dont la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* de 1980. Cette dernière rendait obligatoire l'adoption, par toutes les municipalités, de plans d'affectation des sols, dans le cadre de schémas d'aménagement que devaient préparer les municipalités régionales de comtés (MRC), nouvellement créées (Observatoire métropolitain de la région de Montréal, 1999 : 18).

En plus de cette loi, le ministre délégué à l'aménagement et au développement régional proposait les politiques suivantes pour contrôler l'étalement urbain au niveau de la CMM :

1. la consolidation du tissu urbain à l'intérieur des périmètres construits ou desservis;
2. la revitalisation prioritaire des milieux bâtis de l'aire centrale de Montréal, et des aires centrales de Longueuil et Laval;
3. une attention particulière à l'amélioration de la qualité de vie sur l'île de Montréal (Observatoire métropolitain de la région de Montréal, 1999 : 19).

3.5 Synthèse et discussion

Tout au long de ce chapitre, il a été question des dommages et des répercussions causés par l'étalement urbain à tous les niveaux de la Communauté métropolitaine de Montréal. Comme conséquences générales, on pense à l'éparpillement et à la ségrégation des populations, mais aussi aux impacts environnementaux. Au niveau de la CMM, les données amassées nous permettent de constater les conséquences suivantes :

1. les utilisateurs de l'automobile comme moyen de transport sont surtout ceux qui habitent la banlieue;
2. l'utilisation de l'automobile pose automatiquement le problème de la pollution de l'air; si le nombre de véhicules augmente, les gaz d'échappement vont augmenter aussi. Cette réalité aura une incidence directe sur la santé des habitants de la ville de Montréal, mais surtout sur ceux qui sont proches des voies de circulation. En plus de la pollution de l'air, il y a aussi le problème du bruit, qui sera plus important avec l'augmentation du nombre de véhicules dans la ville de Montréal et à différents endroits de la CMM;
3. les prix des loyers sont plus chers au niveau de la ville de Montréal que dans les banlieues;
4. l'étalement de la ville en dehors des zones urbaines se fait au détriment des terres agricoles. Les chiffres montrent que la perte de terres agricoles augmente d'année en année, ce qui cause une diminution des terres arables, lesquelles sont limitées et parmi les plus fertiles du Québec;
5. au sujet du mouvement de la population, les données de Statistique Canada nous confirment que la ville centre de Montréal se vide au profit des banlieues. Selon les mêmes données, le nombre des sortants est toujours plus important que le nombre d'entrants, et ce, à toutes les périodes de recensements depuis 2002;
6. l'État doit également assurer les coûts de cet étalement afin d'offrir une bonne qualité de vie à ses résidents en leur offrant les services nécessaires. Cette qualité de vie se chiffre à des millions de dollars par année. L'État doit déboursier des montants qui pourraient servir à des secteurs plus démunis pour le bien-être de populations qui choisissent de s'installer en dehors de la ville;

7. on constate de la ségrégation spatiale et sociale. Puisque les plus riches ont le pouvoir de choisir leurs lieux de résidence, ils choisissent généralement les endroits calmes et non pollués. Ils sont aussi propriétaires et vivent dans les endroits qu'ils estiment à leurs aises. L'étude faite à Montréal indique qu'ils s'installent dans des quartiers mieux nantis, tels que Westmount. De leur côté, les populations plus pauvres, qui n'ont pas assez d'argent pour choisir leur logis, trouvent des logements plus modestes dans des quartiers spécifiques de la ville centrale. Entre les deux, il y a la classe moyenne qui trouve que non seulement les maisons sont moins chères à l'extérieur de la ville, mais la vie y est aussi plus calme, ce qui les incite à s'installer en périphérie. Cette répartition de la population engendre des ségrégations spatiales et sociales, mais les pouvoirs publics tentent de combattre ce phénomène. Par exemple, on essaie de ne pas isoler les classes pauvres dans des ghettos en construisant des logements sociaux dans différents quartiers.

Basés sur les affirmations précédentes, nous pouvons confirmer que l'étalement urbain est réellement présent à l'échelle de la CMM. Des spécialistes de l'aménagement du territoire et des chercheurs issus de différents domaines ont constaté qu'à travers le monde entier l'étalement urbain a causé des impacts importants, que ce soit au niveau de l'environnement ou au niveau social. Certains ont d'ailleurs cherché à trouver une alternative à cette façon de développer. De cette manière, ces spécialistes, et surtout les Américains, ont développé une autre façon de concevoir l'urbain, et ce, à travers le développement intelligent.

3.6 Le développement intelligent

Le développement intelligent ou la « croissance intelligente » est apparu aux États-Unis à la fin des années 1990 comme une nouvelle conception de la planification territoriale. Cette théorie suggère que la croissance est possible et peut être bonne. L'étalement intelligent est un nouveau paradigme qui sert à contrer l'étalement urbain. Il s'agit en fait d'un amalgame des politiques pratiquées par les villes, les régions ou même les gouvernements, afin de maîtriser l'étalement urbain. On appelle cet ensemble de politiques visant à freiner l'étalement urbain, les mesures de croissance intelligente (*Smart Growth*), de consolidation urbaine, de ville compacte. Il s'agit également de stratégies de rationnement du territoire, qui

imposent aussi des ceintures vertes, délimitant ainsi les frontières de la zone urbaine. C'est le défi de chaque planificateur (urbaniste, architecte, géographe, aménagiste, etc.) de réaliser cette forme de développement urbain. Selon Anthony Downs (2005), l'étalement intelligent propose la localisation de plus de maisons dans un espace moindre. On parle donc d'un développement plus compact, qui réduirait aussi le développement du territoire urbanisé: « After all, Smart Growth proposes to locate more housing units on smaller total amounts of land than in the past as part of its making future growth more compact » (Downs, 2005: 371).

L'étalement intelligent est un nouveau modèle qui vient résoudre les problèmes causés par l'étalement urbain. Ce modèle se base principalement sur les aspects suivants :

1. le transport public doit être efficace et rapide. Afin de donner une chance au transport en commun de s'imposer comme moyen de transport favori des résidents, il faut d'abord travailler la durée du trajet, puisque c'est principalement à cause d'elle que les citoyens préfèrent l'automobile. Une plus grande rapidité des transports en commun les inciterait à ne pas utiliser leurs automobiles pour leurs déplacements quotidiens. Il faut aussi essayer de limiter les déplacements, en construisant, par exemple, des maisons de plus en plus près des lieux de travail, des magasins (centres commerciaux) et des établissements d'enseignement;
2. le logement abordable. Il est difficile pour les communautés urbaines et surtout pour les décideurs de fournir une propriété ou un logement abordable au moment où une montée des prix de l'immobilier frappe la majorité des villes à l'échelle mondiale. Cette réalité nécessite qu'on se penche sérieusement sur le problème afin d'apporter des solutions. Il faut instaurer des décisions politiques et des programmes, que ce soit à l'échelle locale, régionale ou gouvernementale. La présence de nombreux logis abordables assurerait une qualité de vie aux citoyens en milieu urbain et leur permettrait de rester en ville. En Autriche, il existe des prêts à taux zéro qui sont plus intéressants lorsque les familles ont des parcelles de moins de 200 m² et que le site fait parti d'un plan d'urbanisme d'ensemble. Selon Eybersfeld, du journal *Libération*, ce projet fonctionne depuis vingt-cinq ans (Eybersfeld, 2011);

3. la conservation de l'habitat. Il s'agit en quelque sorte de sauvegarder le patrimoine, en construisant des habitations nouvelles sans nécessairement détruire le bâti déjà existant. Lorsqu'on parle de conservation du cadre bâti, on propose de réutiliser d'anciens bâtiments, en les rénovant ou en les réaménageant s'il le faut. Cette préservation permet d'alléger la demande en matière de logement pour subvenir aux besoins de la communauté urbaine;
4. la préservation de l'agriculture. L'utilisation de l'espace de manière plus efficace est l'un des objectifs visés par le développement intelligent. Cet aspect touche surtout l'agriculture, puisqu'on reproche à l'étalement urbain d'accaparer des zones du territoire agricole;

Le développement intelligent devient possible si l'on respecte les aspects suivants :

- Limiter les extensions des développements et densifier de la ville;
- Gérer la croissance de la densité résidentielle en suivant le principe de l'étalement intelligent qui consiste à construire plus de maisons dans un territoire plus petit pour maximiser la capacité résidentielle du territoire. Dans son rapport intitulé *Perspective Grand Montréal* (juillet 2008), la CMM indique qu'elle a une capacité d'accueil de 280 000 logements et que si la densité actuelle de logement par hectare se maintient (18 logs/ha), tous les terrains destinés à l'habitat seront occupés dans une quinzaine d'années. On se retrouve donc forcément avec une densité résidentielle de plus en plus élevée;
- Mixer l'utilisation des sols. Selon Grant (2004), on peut le faire de trois façons :
 1. mélanger les types de logement;
 2. mixer le commercial avec le résidentiel;
 3. intégrer de l'industrie légère dans les quartiers résidentiels.

Il est aussi intéressant de noter que le développement intelligent correspond avec les principes du développement durable. Selon Newman et Kenworthy (1989), une politique de développement durable en milieu urbain doit reposer sur cinq piliers :

- densifier la ville;
- orienter les infrastructures de transport de façon à favoriser les modes de transport autre que l'auto;
- développer des contraintes au trafic automobile;
- accroître le degré de centralisation (emplois, services);
- améliorer les performances des transports collectifs.

(Newman et Kenworthy, 1989, in GRAME, 2005: 26)

À notre avis, en misant sur la densification au lieu de l'éparpillement de la zone urbaine, cette méthode améliorerait sans doute le développement des zones urbaines sans trop défavoriser les milieux naturels et l'environnement.

CHAPITRE IV

LES IMPACTS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25

4.1 L'étalement urbain autour des grands axes routiers à Montréal et au Canada

Selon les opposants du projet de tronçon de l'Autoroute 25, regroupés au sein de la Coalition contre l'Autoroute 25, la construction de cette infrastructure engendrerait un étalement urbain à l'échelle de la périphérie nord de Montréal, surtout au niveau de l'est de Laval et des MRC de la couronne nord de la Communauté métropolitaine.

La ville de Montréal, en raison de sa place stratégique, que ce soit par sa place géographique ou son poids administratif, contribue à 70 % du PIB métropolitain et à 68 % des emplois recensés par Statistique Canada en 2001 (Ville de Montréal, 2005 : 7). Sa position centrale dans l'agglomération n'a pas besoin d'être démontrée et son influence sur une région de plus en plus vaste fait d'elle l'une des villes occidentales ayant connu un développement important au cours des dernières décennies, la propulsant ainsi à un niveau de métropole régionale.

Pour qu'une ville étale son influence sur une région, il faut qu'il y ait une connexion entre les deux (ville-région), par l'entremise de différents moyens de transport, terrestre, maritime ou aérien. Comme l'accessibilité est un facteur important de l'étalement, ce tronçon va permettre une liaison directe entre les régions de Laval, surtout l'est de Laval, de la couronne nord, de l'est de Montréal et bien sûr du centre-ville, d'où son influence directe sur l'interaction entre le centre-ville et la périphérie.

C'est dans cette idée d'une métamorphose de la métropole (qui s'agrandit et qui influence une région de plus en plus vaste avec une artère de transport qui encouragerait le

déplacement des citoyens de Montréal vers des régions plus éloignées) que s'inscrit le projet de tronçon qui, selon ses opposants, risque d'amplifier l'étalement urbain, intrinsèquement lié à la métropolisation. Lévy et Lussault (2003) définissent l'étalement urbain comme suit :

Géotype urbain situé à une certaine distance d'une agglomération, caractérisé par une discontinuité territoriale vis-à-vis de cette agglomération ainsi que par une densité et une diversité faibles (Lévy et Lussault, 2003 in Wolf, 2006 : 8).

Selon le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (2001), entre 1971 et 1996 la population du territoire à l'étude (territoire proche du tronçon de l'Autoroute 25) s'est accrue de 49,1 %, soit un gain de 195 981 résidents. Durant cette période, le poids démographique du secteur CUM-est a connu une constante diminution. De leur côté, les secteurs de Laval ont sensiblement maintenu leur poids démographique, alors que le secteur Rive-Nord/Terrebonne connaît une forte explosion avec une hausse de 275,8 %. On remarque la même tendance au niveau du nombre de ménages et du revenu moyen par ménage pour l'ensemble du territoire desservi. Enfin, selon les projections de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) pour les années 2011 et 2021, les secteurs Rive-Nord/ Terrebonne et Laval connaîtront le plus haut taux de croissance (BAPE, 2001 : 2-54).

Cette tendance se confirme au niveau de la Communauté métropolitaine de Montréal. Selon les recensements de 2001 et 2006, la ville de Montréal continue de perdre son poids démographique au profit des périphéries. Pour la période 2006-2007, l'ISQ (2008) a démontré que la ville de Montréal perd toujours ses habitants, qui migrent principalement vers Laval, Lanaudière et la Montérégie.

Durant les années 1960, sous le prétexte de préparer Montréal à l'exposition universelle de 1967, le gouvernement de Jean Lesage a lancé un ensemble de travaux pour remédier au manque flagrant d'infrastructures routières. L'ajout de nouvelles autoroutes a alors favorisé l'extension des zones résidentielles, industrielles et des centres commerciaux, que ce soit au niveau de l'île de Montréal ou à Laval et Longueuil (Bussière et Bonnafous, 1993).

Selon certaines études, le développement de la périphérie s'est fait autour des axes routiers, surtout des autoroutes. La construction des autoroutes 40 et 640 au milieu des années 1960 a facilité l'accès à la Communauté métropolitaine de Montréal au secteur de Repentigny/Le Gardeur/Charlemagne. Par la suite, le territoire urbanisé de cette région est passé de 389 à 1279 hectares. Après la construction de l'autoroute Jean-Lesage (Autoroute 20), on constate une réalité similaire à Boucherville et à Longueuil. À Boucherville, le territoire urbanisé passe de 136 à 840 hectares, alors qu'à Longueuil, on parle d'une augmentation de 148 à 730 hectares. D'après Statistique Canada, non seulement l'étalement urbain s'observe habituellement le long des grands axes de transport des régions métropolitaines, mais il s'agit d'un phénomène qu'on observe partout au Canada :

Entre 2001 et 2006, la croissance des municipalités périphériques (+11,1 %) des municipalités centrales des 33 régions métropolitaines de recensement du Canada était deux fois supérieures à la moyenne nationale (+5,4 %). Durant la même période, la croissance des municipalités centrales était inférieure (4,2 %) à celle de la population canadienne et plus de deux fois inférieure à celle des municipalités périphériques (Statistique Canada, 2008).

À titre d'exemple, voici quelques projets d'axes routiers qui ont contribué à l'étalement urbain :

1. l'Autoroute 15 a favorisé la croissance des municipalités de Sainte-Thérèse, Blainville, Mirabel voire même de Saint-Jérôme et de Saint-Colomban plus au nord;
2. l'Autoroute 20 a permis le développement des municipalités de Boucherville, Sainte-Julie et Mont-Saint-Hilaire, sur la Rive-Sud;
3. l'Autoroute 10 a aidé l'expansion des municipalités de Brossard et La Prairie.

On constate le même phénomène dans les autres régions métropolitaines du Canada. À Toronto, les municipalités en périphérie se sont développées le long d'un important réseau de voies rapides comprenant notamment les autoroutes 401 (Mississauga, Oakville) et 407 (Brampton) dans l'axe est-ouest, ainsi que les Autoroutes 400 (Vaughan) et 404 (Richmond Hill, Markham) dans l'axe nord-sud. La rue Yong constitue également, sur une cinquantaine de kilomètres, un important axe de développement vers le Nord. Du côté d'Ottawa, les banlieues comme Orléans à l'est et Kanata à l'ouest se sont développées dans l'axe du

Queensway (Autoroute 417). Finalement, dans la ville d'Edmonton, l'étalement urbain s'est fait le long du sentier de Calgary (Calgary trail) au sud, autour du *West Edmonton Mall* à l'ouest et dans les quartiers du nord de la municipalité (Statistique Canada, 2008).

4.2 Qu'en est-il du tronçon de l'Autoroute 25?

Dans cette section du chapitre 4, il sera question de l'évolution du cadre bâti au niveau de l'est de Laval. Afin de pouvoir vérifier le développement d'un territoire bien précis, il faut délimiter un site et suivre ce qui s'y est fait durant une période donnée. Nous observerons donc deux éléments particuliers : 1) l'évolution du cadre bâti et de l'occupation du sol; et 2) les projections émises par la Ville de Laval.

- Premièrement, nous observerons l'évolution du bâti, les différents types d'occupation du sol (terres agricoles, friches, milieux humides) et les changements du territoire à l'échelle de la zone d'étude. La vérification se fera à travers une comparaison de trois périodes :
 - l'année 1999 : la photo aérienne de 1999, prise le 29 avril 1999, nous donne un aperçu de la zone d'étude, un an avant l'annonce de la reprise du prolongement de l'Autoroute 25;
 - l'année 2007 : la situation du territoire sera étudiée à partir d'orthophotos de 2007, réalisées en juin 2007. Il y a donc huit ans d'intervalle avec la photo aérienne de 1999. Ces orthophotos représentent la situation après le début des travaux du tronçon de l'Autoroute 25;
 - l'année 2008 : puisqu'il n'y a pas d'autre type d'image disponible pour cette période plus récente, nous nous baserons sur une photo satellite de Google Earth, prise le 27 août 2008.

Avec une comparaison de ces trois périodes, nous pouvons mieux identifier ce qui a été fait, mais aussi mieux comprendre le développement et l'ampleur de l'étalement qui prend place durant cette période.

- Deuxièmement, nous vérifierons ce développement en nous basant sur les projections de la Ville de Laval pour la zone d'étude. Pour ce faire, nous allons utiliser les cartes émises par le service d'urbanisme et nous allons vérifier les différents zonages. Nous chercherons également les permis de construction émis par le service d'urbanisme afin de mettre en évidence le genre de construction (habitation, commercial ou industriel) autorisé par la Ville.

En ce qui concerne le choix des périodes de comparaison, il s'agit de trois périodes : la période avant l'annonce du projet (1999), pour constater l'état des lieux avant la construction du tronçon, la période suivant l'annonce du projet (2007-2008) et finalement, la période future, basée sur les projections de la Ville de Laval. Ces observations serviront à déterminer l'influence d'un projet de cette envergure sur la relance de la croissance territoriale ainsi que l'influence de ce genre de projet sur l'étalement urbain.

4.3 Développement du bâti au niveau de l'est de Laval

Le développement dont il est question ici comprend les constructions réalisées autour du tronçon, surtout du côté est de Laval. Si nous avons choisi cette partie du tronçon, c'est qu'un étalement urbain risque d'avoir lieu de ce côté là. Nous pouvons constater le déploiement de cette section à travers l'évolution du bâti depuis 1999 jusqu'à nos jours. En ce qui concerne l'étalement à venir, nous avons pu trouver des données sur les projets qui sont prévus pour cette zone.

La croissance que nous avons constatée aux alentours du tronçon de l'Autoroute 25, nous a permis de délimiter des zones à partir desquelles nous avons suivi l'évolution du bâti au fil des ans. En 2008, nous constatons un nouvel ensemble d'îlots de construction dans la zone délimitée. Nous proposons donc de faire une comparaison entre ce qu'il y avait en 1999

et ce qui a été réalisé jusqu'à 2008, en utilisant la photo aérienne, les orthophotos et les photos satellites.

4.3.1 La croissance réalisée entre 1999 et 2008

Afin de suivre cette évolution, nous avons consulté des documents qui nous ont renseignés sur l'évolution du site délimité, que ce soit au niveau du cadre bâti, des terres agricoles ou de la friche. Les meilleurs outils pour suivre l'évolution d'un territoire sont les photos aériennes, les orthophotos et les photos satellites.

Trois raisons principales nous ont poussés à choisir la période 1999 à 2008:

Premièrement, faute d'avoir des photos aériennes ou des orthophotos de l'année 2000, année de l'annonce de la reprise du projet de prolongement de l'Autoroute 25, nous avons choisi de tenir compte de l'année précédant l'annonce de la reprise du projet. Nous cherchions de cette manière à présenter la situation du territoire avant l'annonce du projet.

Deuxièmement, nous avons choisi l'année 2007, parce que les orthophotos les plus récentes de ce territoire datent de cette même année. Les orthophotos ne nous permettent pas de réaliser une carte, car elles ne couvrent pas la totalité du territoire à l'étude.

Troisièmement, la photo satellite de 2008 a été prise à partir de Google Earth. Elle représente ce qu'il y a de plus récent comme document et donne l'état des lieux du site à l'étude. L'analyse des orthophotos (2007) et de la photo satellite (2008) nous a permis de constater une différence minime au niveau du développement du territoire entre 2007 et 2008. En effet, la photo satellite nous montre des constructions qui n'existaient pas en 2007 si l'on se réfère aux orthophotos. Le territoire est donc sujet au changement annuellement.

À partir de ces données, nous avons réalisé des cartes indiquant l'état des lieux pendant les différentes périodes.



FIGURE 4.1 : ÉTAT DES LIEUX EN 1999

0 0.5 1 Km
Échelle approximative

LÉGENDE

--- Limite du site à l'étude

— Zones urbanisées

— Zones agricoles

Source : Photo aérienne du 29 avril 1999



FIGURE 4.2 : ÉTAT DES LIEUX EN 2008

0 0,5 1 Km

Échelle approximative

LÉGENDE

--- Limite du site à l'étude

— Zones urbanisées (2008)

— Zones urbanisées (1999)

— Terres agricoles

— Emprise du tronçon

Source : Google Earth, image satellite prise le 27 août 2008

Si l'on observe les photos aériennes de l'an 1999, les orthophotos de 2007 et les photos satellites de 2008, l'utilisation du territoire est bien mise en évidence. Grâce à ces images, le changement d'usage du sol, en particulier l'apparition du bâti, est bien visible à l'échelle de notre site d'étude. L'évolution, constatée entre les périodes 1999 et 2008, montre l'existence de trois zones de croissance dans notre site d'étude. Ces zones sont localisées de l'est à l'ouest du site délimité.

En 1999, comme l'indique la figure 4.1, le bâti était principalement localisé dans le quartier du vieux St-François et le long du boulevard Lévesque Est. Le reste du territoire était alors majoritairement agricole ou en friche. Ces dernières sont visibles sur la photo aérienne.

En 2008 (figure 4.2), nous avons constaté un développement de constructions et de bâtisses aux alentours du tronçon de l'Autoroute 25, à l'est comme à l'ouest. À l'ouest du tronçon, le développement est plus important et le contraste entre les deux périodes est plus visible. Afin de connaître le type de construction et leur utilité, nous avons séparé le territoire en zones et tenté de trouver des informations sur chacune d'entre elles.

Dans le but de bien cerner l'évolution du bâti, nous avons procédé aux calculs de la superficie utilisée pour chaque type d'occupation en nous basant sur la photo aérienne de 1999 et la photo satellite de 2008. Ces calculs sont résumés dans le tableau suivant.

Tableau 4.1 : L'utilisation du territoire par divers types d'occupation entre 1999 et 2008

Types d'occupation (superficie) \ Année	1999	%	2008	%
Urbain (résidentiel et autres)	1 767 950 m ²	14	2 290 330 m ²	18
Agricole	4 142 000 m ²	32	2 391 780 m ²	19
Friche	6 571 440 m ²	51	6 527 900 m ²	50
Industriel	391 450 m ²	3	1 291 900 m ²	10
Emprise A25	-	-	370 200 m ²	3
Total du site étudié	12 872 840 m ²	100	12 872 840 m ²	100

Source : Kamal Chahboub, janvier 2010

Le calcul de la superficie des terres agricoles (cultivées) est basé sur la photo satellite. Il est facile de distinguer les terres cultivées, elles sont bien entretenues contrairement aux friches qui sont laissées à l'abandon. Ce tableau nous indique que les terres agricoles ont presque diminué de moitié. C'est le type d'occupation du sol le plus touché durant cette période.

La superficie de la friche est calculée sur la base suivante : en dehors des zones délimitées (agricole, urbaine et l'emprise du projet), le reste du territoire est considéré comme de la friche. Même s'ils existent quelques arbres par endroits, nous ne pouvons considérer ces zones comme de la forêt. D'après nos calculs, la superficie occupée par la friche n'a pas changé entre les deux périodes.

L'urbain comprend tout ce qui est affecté à une activité urbaine, même s'il s'agit d'un espace vert. Elle est partagée en trois parties : la zone industrielle, la zone résidentielle

et autres. La catégorie « autres » comprend les services publics, comme une prison et un établissement scolaire. Le secteur industriel a augmenté de 7 % entre les deux périodes. Il s'agit donc du secteur qui s'est le plus développé. Le résidentiel a connu une augmentation de 4 %.

En ce qui concerne l'emprise du projet, la superficie calculée est celle des terres qui allongent et entourent le tracé de l'Autoroute 25, de la rivière des Prairies à l'avenue Marcel-Villeneuve et jusqu'au début de la friche. Il s'agit de terrains gravelés destinés à la réalisation du projet, qui s'étalent de la rivière des Prairies vers l'intersection des autoroutes 25 et 440. Ces terres sont en train de changer de fonction, passant de terres agricoles à zones asphaltées. En 1999, c'étaient soit des terres cultivées ou bien de la friche au niveau de l'emprise de l'Autoroute 25. La photo satellite de 2008 nous montre plutôt des terrains en construction, une partie asphaltée et les autres gravelées. Cette emprise ne représente pas l'emprise finale, qui sera plus large, mais elle représente ce qui était visible en 2008. La superficie de cette emprise est estimée à 3 % de la superficie totale du site.

La photo satellite de 2008 ainsi que la photo aérienne de 1999 nous dévoilent l'existence d'un milieu humide à environ 360 mètres de la rue Marcel-Villeneuve et 800 mètres du tracé de l'Autoroute 25. Ce milieu humide couvre une superficie de 54 400 m² qui est comprise dans la friche.

Nous avons fait ce calcul afin de quantifier les différents changements survenus au niveau de la zone délimitée. Cette quantification a démontré que le territoire a connu des changements très significatifs entre 1999 et 2008. La diminution de la superficie des terres agricoles ainsi que l'évolution du secteur industriel sont les plus grands changements observés. Ensuite, le secteur résidentiel a également subi une nette augmentation, alors que les secteurs de friche n'ont pas connu de changement. Ainsi, il est possible d'avancer que sur ce territoire, les terres agricoles sont perdues au profit de l'urbanisation.

Dans les parties suivantes, nous analyserons dans le détail les changements survenus dans chaque zone. Lors de nos recherches, nous avons constaté l'émergence de trois zones,

de St-François jusqu'à la Montée Saint-François (figure 4.2), que nous avons nommées zones A, B, et C

4.3.1.1 La zone A

Cette zone se trouve à l'ouest de l'ancien quartier Saint-François. De manière générale, elle comprend surtout des maisons individuelles qui longent la rue de l'Harmonie, ainsi que deux îlots de maisons individuelles à l'intersection de la rue l'Harmonie et du boulevard Lévesque Est. Elle se situe à une distance d'environ trois kilomètres du tronçon de l'Autoroute 25.

Sur la photo aérienne de 1999, nous pouvons distinguer des routes, qui desservent un lotissement destiné à de futures constructions, autour desquelles sont construites quelques maisons. En 2008, ce lot est désormais construit, incluant des maisons individuelles achevées.



Nouvelles constructions à l'intersection de la rue de l'Harmonie et Marcel-Villeneuve
(Photo prise le 6 mars 2010)

Évolution du cadre bâti dans la zone B



Zone A en 1999



Zone A en 2008

4.3.1.2 La zone B

Sur la photo de 1999, nous constatons des lots de terres agricoles entourées de quelques maisons non loin d'un tracé de rues. C'est donc dire que le terrain limitrophe se préparait à accueillir de futures constructions (voir Évolution du cadre bâti dans la zone B).

En 2007, un nouveau lotissement incluant des rues et quelques maisons apparaît, tandis que le lot voisin, qui s'étend au nord-est du boulevard Lévesque, est complètement développé. Il est bien visible que tout est construit autour des routes qui étaient déjà présentes en 1999.

En 2008, selon la photo satellite de Google Earth, le lotissement apparu en 2007 est déjà achevé avec la réalisation d'une soixantaine de maisons. Cette photo montre bien un ruisseau asséché à l'est de la zone B. Il y a aussi des terres cultivées à l'est de la zone B. Si elles sont encore cultivées, c'est parce que le propriétaire a refusé de céder ses terres pour la construction (information fournie par L. Allie).



Nouvelles constructions dans la zone B (photo prise le 6 mars 2010)

Évolution du cadre bâti dans la zone B



Zone B en 1999



Zone B en 2007



Zone B en 2008



Quartier résidentiel dans la zone B
(photo prise le 6 mars 2010)

4.3.1.3 La zone C

C'est dans cette zone, située à l'ouest du tronçon de l'Autoroute 25, que nous avons constaté la plus vaste croissance du cadre bâti, tel qu'illustré sur les photos de la page suivant. La zone est limitée au nord-ouest par l'Autoroute 25, au nord-est par la montée Masson, au sud-ouest par la Montée Saint-François, au sud-est par la voie ferrée. Elle est aussi limitrophe au tronçon de l'Autoroute 25, à une distance d'environ un kilomètre. En 1999, la photo aérienne nous montre un site à caractéristique agricole, alors qu'en 2008, cette est construite en sa totalité. C'est un développement à caractère industriel (voir photo de la page 111) qui regroupe plusieurs entreprises de divers domaines.

Dans une période de moins de 10 ans, il y a eu transformation d'une zone agricole cultivée en territoire urbanisé. Cette zone reflète une réalité que craignent bien des spécialistes du territoire : l'étalement urbain et la disparition des terres agricoles au profit de l'urbanisation.

4.4 Encouragement du développement industriel à Laval

Vu l'importance de ce tronçon pour le développement économique de la région métropolitaine, il était évident que la région située aux alentours allait s'urbaniser, que ce soit à travers la construction de logements (maisons individuelles ou immeubles) ou de zones industrielles ou récréatives. Selon les données que nous avons trouvées, le développement industriel était déjà prévu puisqu'il a commencé dès l'an 2000. Selon le Regroupement des entreprises du parc industriel Autoroute 25 à Laval :

Ce parc industriel, situé à l'intersection de l'Autoroute 25 et de la Montée St-François, a été créé par la Ville de Laval en mars 2000. À ce jour, il regroupe 27 entreprises dont 14 (52 %) y sont actuellement en opération, 3 sont en construction (10 %) et 10 ont acquis des terrains et s'approprient à y construire leurs installations (Regroupement des entreprises du parc industriel Autoroute 25 à Laval, juin 2005 : 1).

Une fois complétées, ces sociétés auront totalisé des investissements de l'ordre de 212,2 M\$ et auront permis la création ou la préservation de 2 300 emplois à Laval (ibid.).

Évolution du cadre bâti dans la zone C



Zone C en 1999



Zone C en 2008

4.5 Les résultats de ces développements

Après avoir délimité le site à étudier et déterminé les zones de développement urbain, nous avons procédé aux calculs du territoire bâti. Selon nos calculs, les superficies totales des terres transformées et asphaltées sont mentionnées dans le tableau suivant :

Tableau 4.2 : Superficies des terres agricoles développées en bâtisses ou en terrains asphaltés

Zone	Superficie (m ²)
Zone A	271 200
Zone B	54 650
Zone C	900 460
Total	1 226 310

Source : Kamal Chahboub, janvier 2010

Ce tableau présente les différentes superficies calculées grâce aux logiciels utilisés pour la réalisation de la cartographie. La plus grande superficie enregistrée, environ 900 460 m², est située dans la zone (C). Il s'agit du triple de la superficie accumulée dans les zones A et B. Une visite sur le terrain nous a permis de constater que la majorité des bâtiments sont destinés à l'activité industrielle, ce qui explique la croissance rapide du cadre bâti dans cette zone. Puisqu'elle est destinée à une activité qui représente de forts intérêts économiques, les développeurs (entrepreneurs et investisseurs) ont investi massivement, dans une période très courte. La zone (A) arrive en deuxième place avec 271 200 m². La zone B est celle qui a enregistré le moins de développement avec 54 650 m², c'est-à-dire presque un cinquième de la zone (A).

Si l'on ne tient pas compte de la superficie réservée au tronçon, l'estimation de la superficie développée peut se résumer comme suit :

La superficie totale du site délimité est estimée à 12 872 840 m².

La superficie totale des terrains développés est évaluée à 1 226 310 m².

Ainsi, les terrains développés représentent 10 % de la superficie totale du site étudié. En d'autres mots, un dixième de la superficie totale du site a été développé pendant une période de moins de 10 ans.

4.6 Le tronçon de la 25 et le développement économique dans la région

Tout aménagement du territoire a comme objectif le développement social, spatial et économique de la région pour laquelle il est destiné. Les promoteurs du projet ont, eux aussi, ce même objectif.

La comparaison des prix des terrains industriels et résidentiels dans la couronne nord de la CMM avec ceux de l'est de Montréal renseigne mieux sur la nature des intérêts défendus par les élus locaux. Comme nous l'avons déjà vu au chapitre III, les chiffres parlent d'eux-mêmes : l'essor ira en banlieue et les maires, des municipalités de banlieue veulent le pont, parce qu'il favorisera la croissance de leurs municipalités. Il est toutefois important de se rappeler qu'un tel modèle de développement est contraire aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire et de protection du territoire agricole. Il va également à l'encontre du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

Il est intéressant de mentionner que si la ville de Laval a favorisé la réalisation du projet, c'est qu'il allait participer au développement de l'est de la ville. En effet, dans le second schéma d'aménagement révisé en 2004, la Ville de Laval favorise une expansion industrielle (voir la photo de la page suivante) vers l'est de la ville qui rejoint le secteur du prolongement de l'Autoroute 25 (BAPE, 2004 : 18)



Vue sur la zone industrielle localisée au niveau de la zone C (photo prise le 6 mars 2010)

4.7 Les intérêts économiques qui entourent ce tronçon de l'Autoroute 25

Plusieurs organismes actifs au sein de la CMM, surtout les organismes environnementaux, se sont fortement opposés à la réalisation de ce projet. Après avoir utilisé tous les recours possibles pour stopper ce projet, ils se sont regroupés pour former la Coalition contre le prolongement de l'Autoroute 25. Cette dernière a porté l'affaire devant la justice, en espérant mettre fin à la décision du gouvernement, mais le gouvernement libéral a décidé de le réaliser sans attendre la décision de la justice. En effet, le projet a débuté en mars 2008 alors que le jugement a été rendu public le 9 juin 2008). Le gouvernement ainsi que les partisans du projet affirment que ce dernier servira à améliorer la circulation en facilitant la mobilité des personnes et de la marchandise et en désengorgeant les ponts reliant Laval à Montréal.

Les raisons officielles qui ont poussé les pouvoirs publics à aller de l'avant avec ce projet (décongestionnement, facilité le déplacement des résidents et de la marchandise, etc.), ne sont pas, en réalité, les véritables raisons derrière le développement de ce tronçon. Selon quelques organismes actifs au niveau de la CMM, l'objectif réel est ailleurs. C'est plutôt l'intérêt économique du projet qui aurait incité cette prise de décision. L'organisme Vivre en ville est parmi les organismes qui ont fait cette critique au gouvernement. Dans un rapport déposé au BAPE, lors des consultations qui se sont déroulées en 2005, l'organisme fait part de ses doutes concernant le projet : « Nous pensons que les objectifs du projet sont biaisés. Ce qui semble souhaité et voulu, c'est beaucoup plus le développement résidentiel, commercial et industriel de l'est de Laval et de la couronne nord que l'amélioration de la mobilité des résidents actuels » (Laliberté et Vaillancourt, 2005 : 21). Ce rapport est intitulé *Un pont de plus vers l'augmentation de la dépendance à « l'autosolo » pour des alternatives durables en transport et en aménagement du territoire*. M. Guy Garand, directeur général du CRE-Laval, partage ce point de vue :

L'histoire du développement des autoroutes, des grandes routes ou des ponts au niveau des grands centres urbains du Québec, est toujours la même. Quelques années après leurs mises en service, ces constructions sont congestionnées et le temps d'attente est plus long. Ce qui a d'ailleurs été signifié dans le rapport du ministère des Transports. Dans ce rapport, on indique que même si le pont est payant, il faut que le ministère gère le trafic, car à l'horizon 2017, le temps d'attente sur l'ensemble des ponts de la métropole augmentera de 10 à 12 minutes.

La construction des autoroutes est juste pour favoriser le développement qui cache des intérêts économiques, car, on regardant de près les terrains qui se trouvent autour du projet, la majorité des terrains appartiennent soit à Monit-International ou à la Ville de Laval. On voit que c'est souvent un gros propriétaire foncier comme Monit-International qui est « peut-être » derrière tout ça en faisant du lobbying pour valoriser ses propriétés. Parce que sans ce pont les terrains seront loin du transport, ce qui rend leurs développements très difficiles (Entrevue avec M. Garand, 2009).

Selon le directeur général du CRE-Laval, la Ville de Laval aurait retiré sa contribution (d'environ 50 000\$) au Conseil parce qu'il s'était opposé à la réalisation de ce projet.

Il y a beaucoup d'acteurs et d'intérêts privés derrière ce projet. Par exemple, une carte émise par le service d'urbanisme de la ville de Laval, datée du 17 mai 2005, nous montre que la majorité du territoire limitrophe au tracé de l'Autoroute 25 appartient à Monit

International, une société créée en 1950 qui a la singularité de détenir le plus important portefeuille foncier en sol lavallois (St-Amour, 2007). Au niveau du Québec, cette compagnie possède 200 millions de pieds carrés, ce qui en fait l'une des plus importantes propriétés foncières de la province (Mercier, 2007). Aussi, si les pouvoirs publics ont finalement décidé d'activer et d'achever le projet de tronçon, c'est principalement pour favoriser le développement privé. En effet, non seulement la valeur foncière des terrains privés augmenterait avec l'arrivée du tronçon, mais les investisseurs auraient assez de terrains pour réaliser leurs divers projets (industriels, commerciaux et résidentiels). Au chapitre du développement domiciliaire, on estime qu'entre 6000 et 8000 nouvelles unités d'habitation seront construites dans l'est, plus précisément au sud de la voie ferrée du Canadien Pacifique (St-Amour, 2007). On peut donc comprendre pourquoi, dès le début du débat, le gouvernement libéral s'est opposé aux demandes des organismes actifs pour la protection de l'environnement.

Xavier Daxhelet, dans un article paru sur le site du Parti vert du Québec le 25 décembre 2005, nous donne quelques informations concernant les intérêts qui entourent la réalisation de ce tronçon. Tout d'abord, la compagnie Monit International possède 33,2 millions de pieds carrés, acquis entre 1986 et 1988, dans le secteur. Son président, Alex Kotler est un souscripteur à la caisse du parti libéral. Selon La Presse, en 1988, la famille d'Alex Kotler a fourni 6 000 \$ à la caisse du Parti libéral. St-Amour (2007) estime plutôt cette somme à 23 000 \$ entre 1985, année de l'élection de Robert Bourassa, et 1990. Or, en 1989, le gouvernement libéral de Bourassa a changé le zonage de certains terrains à Laval. Monit International et ses différentes sociétés disposaient alors d'environ 900 hectares, soit un cinquième de la vaste superficie dézonée par le gouvernement Bourassa (St-Amour, 2007). Plusieurs se sont indignées face à cette décision gouvernementale, on a d'ailleurs surnommé l'événement « le scandale de Laval ». La valeur marchande de ces terrains est présentement évaluée à 7,6 M\$. Avec la construction de l'autoroute, elle passerait à 45,8 M\$, soit un bénéfice de plus de 38 M\$! De son côté, la Ville de Laval possède 23,7 millions de pieds carrés d'une valeur actuelle de 13,1 M\$. Avec le prolongement de la 25, la valeur de ces terrains atteindra 78,8 M\$. Il s'agit donc d'un bénéfice de plus de 65 M\$ pour la ville de Laval ! Dans une moindre mesure, le gouvernement du Québec possède 13,6 millions de

pieds carrés d'une valeur actuelle de 2,8 M\$ dans la région. Cette valeur augmentera à 16 M\$ avec le projet de l'Autoroute 25. Daxhelet termine son article sur une critique acerbe : « C'est à se demander si le parti libéral, en se voyant dans l'impossibilité de se faire réélire à la prochaine élection, n'en profite pas pour favoriser les amis du parti » (Parti vert du Québec). St-Amour, journaliste pour le *Courrier Laval*, souligne lui aussi l'augmentation de la valeur de ces terrains :

Selon les coupures de presse, ce dernier (Alex Kotler) aurait eu la main heureuse en se portant acquéreur de quelque 330 hectares « zonés verts » dans les deux années précédant l'entente historique de mars 1988 qui amputait du tiers la zone agricole de Laval. Ainsi, au lendemain de l'accord intervenu entre la MRC de Laval et l'Union locale des producteurs agricoles (UPA), ces terres acquises pour une bouchée de pain valaient soudainement une petite fortune (St-Amour, 2007).

Afin de réaliser ce projet, le gouvernement du Québec a procédé, contre la volonté de la Ville de Montréal, à la modification de son schéma d'aménagement. Pour procéder à la modification du schéma d'aménagement, le gouvernement s'est appuyé sur l'article 156 de la loi sur l'aménagement et l'urbanisme : « si le conseil de la municipalité de comté fait défaut d'adopter un règlement modifiant le schéma d'aménagement, le gouvernement peut se substituer au Conseil, selon le processus prévu à cet article » (ministère des Transports du Québec, 2006 : 2). Comme le projet n'était pas conforme au schéma d'aménagement de la Ville de Montréal, Mme Nathalie Normandeau, en sa qualité de ministre des Affaires municipales et des régions, a autorisé le ministère des Transports « à exercer les pouvoirs prévus aux articles 153 et 156 de cette loi et, le cas échéant, à faire le nécessaire en vue de la présentation de la prise d'un décret gouvernemental conformément au sixième de cet article 156 », conformément au deuxième alinéa de l'article 276 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (ibid.) . Cette autorisation a permis au gouvernement de passer outre la décision de la Ville de Montréal, qui était contre la réalisation de ce tronçon de l'Autoroute 25 sur son territoire. Comme il est indiqué sur le site du CRE-Montréal, les membres de la Coalition contre le prolongement de la 25 se sont réjouis de la décision de la Ville de Montréal, le 10 février 2006, d'émettre un avis de non-conformité du projet de prolongement de l'Autoroute 25 avec le schéma d'aménagement actuellement en vigueur sur le territoire de Montréal.

Cette situation nous permet de constater l'importance de la gouvernance dans un contexte de planification territoriale. Dans le cas du projet de l'Autoroute 25, les autorités gouvernementales ont eu le plein pouvoir sur la décision finale, malgré les nombreuses oppositions au projet.

Si la Ville de Laval a mené une campagne active en faveur du projet de prolongement de l'Autoroute 25, c'est que son développement nécessitait des ressources financières importantes. Or, selon les Fédérations de l'UPA Lanaudière et Outaouais-Laurentides : « en terme de fiscalité municipale, les élus doivent constamment rechercher à augmenter leurs revenus. Ce qui en soi est fort légitime. Entre autres, depuis la réforme de la fiscalité de 1979, les taxes foncières sont la principale source de revenus des municipalités » (UPA, 2005 : 5). Comme ce projet promettait d'être bénéfique pour la ville de Laval, cette dernière s'est montrée des plus partisans.

Panneaux publicitaires annonçant des projets de développement résidentiel



A) Panneau placé à l'intersection avenue Roger-Lortie et avenue Marcel-Villeneuve
(photo prise le 06 mars 2010)



B) Autres panneaux publicitaires annonçant des projets résidentiels au niveau du site étudié
(photo prise le 6 mars 2010)

Tous ces intérêts vont finalement encourager le déploiement du bâti (asphalte et béton) au détriment de l'agriculture (espace vert) à Laval, surtout à l'est de l'île, autour du tracé de l'Autoroute 25. Ce bâti contribuera à l'étalement urbain au niveau de la CMM. D'après M. Garand, président général du CRE-Laval, ce projet favorisera l'étalement de Terrebonne et de Mascouche. Il prétend aussi que cet étalement pourrait s'étendre jusqu'à Ste-Anne-Des-Plaines (Entrevue avec M. Garand, 2009). À partir des plans qu'il a consultés, M. Garand constate que cet étalement entraînera sans doute des conséquences sur l'environnement :

Monit International, propriété de M. Alex Kotler, a des projets à l'île aux Vaches de 1500 à 2000 condos résidentiels ... En prenant en compte la moyenne de voitures par maison soit deux voitures par maison, cela amènerait de 4000 à 4500 voitures en plus à Laval (ibid.).

En plus des intérêts cités précédemment, les villes de la banlieue pourront bénéficier d'une augmentation des taxes foncières. En effet, à l'instar de la ville de Laval, les autres villes de la périphérie auront des entrées considérables en matière de taxes foncières. Bien qu'une telle estimation demeure difficile à prouver, il est certain que les revenus provenant des taxes foncières augmenteront avec l'accroissement du nombre de résidents. C'est aussi pour cette raison que les maires de ces villes sont généralement partisans du projet, qui incitera le développement résidentiel de leur municipalité.

4.8 Développement planifié au niveau de la zone d'étude

Le développement envisagé à proximité ou en périphérie de la zone à l'étude est indiqué dans les plans d'aménagement et d'urbanisme de la Ville de Laval. Les différentes cartes et plans nous donnent un aperçu de l'occupation du sol prévue pour chaque secteur (industriel, commercial et résidentiel).

La Ville de Laval a émis différents plans, à des périodes différentes. Le plan le plus récent, le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Laval, date de 2004 et contient des cartes indiquant le développement prévu pour la zone à l'étude.

Cette carte, émise par la MRC de Laval, est intitulée « Secteurs de consolidation à l'intérieur du périmètre urbain par type d'affectation » (Ville de Laval, 2004). Elle nous indique que tout le secteur entre la voie ferrée et la rivière des Prairies est destiné au développement résidentiel. De son côté, le territoire situé entre la voie ferrée, l'Autoroute 25 et l'avenue Marcel-Villeneuve est affecté au développement industriel, incluant toutefois une zone commerciale le long du tracé de l'Autoroute 25.

Le développement constaté dans l'analyse des photos est donc conforme aux orientations du schéma d'aménagement émis par la Ville de Laval en 2004.

4.8.1 Permis de construction

Afin de vérifier l'évolution du bâti et de confirmer notre lecture des différentes images (photos aériennes, images satellites et orthophotos) analysées, nous avons consulté les différents permis émis pour la construction dans cette zone. Ces derniers nous renseignent sur le type de projets que la Ville de Laval souhaite réaliser dans cette région. De la même manière, ils indiquent si la ville a réellement suivi son plan d'urbanisme pour la zone à l'étude.

La Ville de Laval a délivré des permis de construction pour que les promoteurs puissent procéder à la réalisation de leurs projets. Ces développements sont conformes aux orientations du plan d'aménagement de la ville. Au niveau de la zone à l'étude, la ville a émis des permis de construction pour différents secteurs (résidentiel, commercial et industriel).

4.8.1.1 Secteur résidentiel

En ce qui concerne la construction de logement, la Ville a délivré de nombreux permis à différents promoteurs immobiliers. Les photos de la page 116 montrent des panneaux publicitaires de certains promoteurs, à différents endroits du site étudié. Le tableau qui suit nous donne avec précision le nombre de permis par promoteur émis en 2009 pour la construction de logements.

Tableau 4.3 : Nombre de permis délivrés en 2009 pour la construction de logements

Promoteur	Nombre de logements
Habitations André Taillon inc.	15
Construction René Voyer inc.	3
Construction de Royan inc.	17
Les Construction Rivière Enr.	97
Michael Mathieu	2
Excellence construction inc.	56
Les habitations Meaujé	7
Total	197

Source : Service de l'urbanisme de la Ville de Laval, janvier 2009

4.8.1.2 Secteur commercial

Pour le secteur commercial, la ville a remis un permis de construction aux deux sociétés suivantes :

- Société en commandite S.V.P.
- 9165-1729 Québec inc.

4.8.1.3 Secteur industriel

Au niveau du secteur industriel, quatre permis ont été émis durant l'année 2009

- 9182-0191 Québec inc.
- Gestion D. C. Pallotta inc.
- Développement Deracorp inc.
- 6570437 Canada inc.

4.9 Synthèse et discussion

Les résultats que nous avons trouvés sont très importants puisqu'ils nous aident à déterminer si ce tronçon a réellement encouragé et s'il encouragera encore l'étalement urbain. En d'autres mots, ils servent à confirmer notre hypothèse de recherche.

Tout au long de ce chapitre, nous avons présenté un suivi du développement des zones localisées autour du tronçon de l'Autoroute 25. Ce développement représente le déploiement du cadre bâti à l'échelle d'un territoire que nous avons préalablement délimité. Comme il a été démontré, le site à l'étude a connu un développement important et continu au cours des différentes périodes à l'étude.

La croissance rapide des constructions industrielles par rapport au développement résidentiel et commercial a particulièrement attiré notre attention. Nous avons su démontrer que cette avance considérable était fortement liée aux intérêts économiques plus élevés du secteur en question.

Nous avons également remarqué que toutes ces constructions sont faites au détriment des terres agricoles. Comme l'indique la photo aérienne de 1999, toutes les zones développées étaient initialement des terres cultivées. Ainsi, l'asphalte a pris la place de l'agriculture, ce qui n'est pas sans provoquer d'importants inconvénients environnementaux : problèmes d'infiltration des eaux de pluie, augmentation des îlots de chaleur, transformation drastique et irréversible du paysage naturel.

À partir de l'évolution que nous avons constatée dans le territoire à l'étude, nous pouvons confirmer notre hypothèse de recherche initiale. En effet, la croissance du territoire urbanisé est claire et si le développement continu à ce rythme, toutes les terres agricoles risquent de disparaître.

Afin de remédier à ces problèmes, il est nécessaire de revoir notre façon de planifier et de nous orienter vers des idées nouvelles. Plusieurs planificateurs et décideurs publics ont ainsi tenté de changer les orientations du développement afin qu'elles correspondent aux conditions et aux besoins de la ville contemporaine. Ces idées sont reprises dans ce que les développeurs américains appellent « *Smart Growth* », qui signifie le développement intelligent ou la croissance intelligente. Dans notre mémoire, nous avons pensé cette nouvelle approche, qui respecte la législation en cours concernant la protection du territoire agricole, comme une alternative à l'étalement observé.

CONCLUSION

Cette recherche nous a permis d'explorer les conséquences d'un projet autoroutier d'envergure (tronçon de l'Autoroute 25) à l'échelle de l'aménagement du territoire à cause de son influence sur le phénomène de l'étalement urbain, ainsi que les intérêts économiques qui se cachent derrière l'acharnement de certaines parties pour la réalisation de celui-ci. Ce qui répond à notre objectif et hypothèses de recherche.

À travers cette recherche, nous avons pu constater qu'un projet autoroutier de grande envergure (régionale ou même provinciale), tel que le tronçon de l'Autoroute 25, a d'importantes répercussions sur le milieu. Cette recherche nous a aussi permis de répondre à la question que nous nous sommes initialement posée lors de la formulation de notre problématique : quels sont les intérêts et objectifs des différents acteurs impliqués dans ce projet ? Cette question était également au centre des discussions pendant les audiences du BAPE.

Lors des audiences publiques du BAPE, le projet de l'Autoroute 25 a soulevé beaucoup de discussions. Certains étaient pour la réalisation du projet, soulignant surtout les intérêts économiques d'une telle construction pour les régions de l'est de Laval et de Montréal. Le GRAME souligne également l'existence de plusieurs partisans :

En effet, près de 200 000 personnes ont signé en 1989 (en pleine année électorale) une pétition demandant la construction de ce pont. Une pression politique qui s'est maintenue, car les promoteurs du projet sont revenus à la charge, permettant sa relance après qu'il eut été mis sur la glace durant quelques années (GRAME, 2005 : 27).

Nous avons également constaté que les calculs étaient faits depuis longtemps. En effet, déjà au tournant des années 1990, certains promoteurs ont acheté des terrains qui valent aujourd'hui beaucoup plus qu'ils ne valaient à l'époque. Le parachèvement du tronçon de l'Autoroute 25 a définitivement participé à augmenter la valeur foncière de ces terrains. Ce tronçon permettra une desserte rapide de tous les territoires avoisinant le tracé et cette desserte ouvrira la voie à de nouveaux développements (résidentiel, commercial et surtout industriel) dans la région.

Selon certains critiques, les compagnies et promoteurs qui ont des intérêts dans la réalisation de ce projet semblent aussi avoir des relations privilégiées avec les pouvoirs publics. Malgré une forte contestation de la part de la société civile, principalement représentée par la Coalition contre le prolongement de l'Autoroute 25, et de la Ville de Montréal, le projet s'est réalisé. Ainsi, on peut avancer que dans le projet du prolongement de l'Autoroute 25, les décideurs n'ont pas tenu compte de l'opinion publique et de la société civile.

Cette situation souligne l'importance de la gouvernance dans les projets d'aménagements. Dans le contexte de notre cas d'étude, non seulement la société civile n'a pas été écoutée, mais la Ville de Montréal a été contrainte de modifier son schéma d'aménagement pour qu'il corresponde aux projets et aux objectifs du gouvernement provincial.

Les opposants à la réalisation du projet, qui contestaient l'influence néfaste de cette construction sur leur milieu, considéraient qu'elle nuirait à l'espace, à cause du changement irréversible qu'elle apportera, et qu'elle influencerait la vie des habitants de la CMM et ce, que ce soit à court, moyen ou à long terme. Certains opposants (Coalition contre le prolongement de l'Autoroute 25) ont même porté l'affaire devant les tribunaux afin d'empêcher le gouvernement de parachever ce projet.

En ce qui concerne l'aménagement du territoire, le parachèvement de l'Autoroute 25 soulève de nouveau le débat sur l'étalement urbain. La mise en place d'une telle infrastructure routière ne sera pas sans conséquence pour les secteurs qu'elle dessert directement, mais aussi pour l'ensemble de la région métropolitaine. Selon le directeur du CRE-Laval : « ce projet favorisera l'étalement de Terrebonne et Mascouche et possiblement jusqu'à Ste-Anne-Des-Plaines » (Entrevue avec Garand, 2009).

Ce que craignaient les opposants du projet s'est finalement avéré exact. En effet, nous pouvons vérifier cet étalement urbain à deux niveaux :

1. Au niveau de la CMM, les données concernant le mouvement de la population du centre-ville de Montréal vers la périphérie ainsi que celles démontrant l'évolution du cadre bâti au détriment des terres agricoles attestent de l'étalement urbain.
2. Au niveau du tronçon de l'Autoroute 25, les données amassées pendant le travail de terrain confirment l'évolution de l'étalement urbain à l'échelle de l'est de Laval, surtout autour du tronçon de la 25. En effet, au niveau de la zone délimitée, nous avons constaté que sur une période de 10 ans, le bâti a atteint 10 % du territoire.

L'étalement urbain est un problème d'aménagement du territoire, car la congestion routière d'aujourd'hui est le résultat de l'étalement urbain des années précédentes.

Comme nous l'avons démontré dans cette recherche, l'étalement urbain futur est déjà entamé avec les nouveaux projets développés ou en cours de réalisation, et ce, surtout dans la région de Laval, car ils vont inciter l'expansion du territoire urbanisé vers des zones éloignées du centre-ville de Montréal. Comme nous l'avons souligné, l'étalement urbain touche aussi la région métropolitaine. D'une part, des périphéries de plus en plus éloignées (la couronne nord et sud) se développent au détriment de la ville de Montréal, qui perd ses résidents. D'autre part, cet étalement se fait au détriment des terres agricoles, et spécialement des terres qui étaient pourtant protégées par la *Loi sur la protection du territoire agricole*.

La ville de Montréal perd aussi de plus en plus de résidents au profit de la banlieue et de la périphérie. Le prix des terrains, des maisons et des logements est le principal facteur de ce mouvement. En effet, il est beaucoup moins cher de se loger en banlieue que sur l'île de Montréal. La différence est tellement importante que certains résidents n'ont d'autre choix que de quitter la ville de Montréal pour trouver un endroit plus agréable à vivre et moins cher en périphérie.

Nous pouvons conclure que le prolongement de l'Autoroute 25 risque d'aggraver l'étalement urbain à l'échelle de la CMM. Avec toutes les constructions déjà réalisées ou en

voie de réalisation, et particulièrement les projets résidentiels, les Montréalais et les résidents d'autres régions seront certainement incités à s'installer en banlieue.

Pour remédier à l'étalement urbain et pour protéger le territoire agricole, une solution d'ordre politique s'impose. Puisque le territoire agricole est limité, les lois établies pour la protection des terres agricoles devraient être respectées par le gouvernement. Les autorités au pouvoir doivent chercher de nouvelles solutions à l'étalement urbain. Par exemple, ils devraient cesser d'encourager la construction d'habitations en périphérie en densifiant les centres urbains. Ils pourraient également encourager les citoyens montréalais à rester dans les quartiers centraux en leur offrant des loyers et des maisons individuelles à prix abordables ou en proposant de l'aide financière aux foyers à revenus modestes. L'objectif serait ainsi de freiner ce mouvement vers la banlieue.

Comme nous l'avons mentionné au chapitre II, nous pensons qu'il s'agit d'un cercle vicieux; une autoroute en amènera une autre. En effet, cette dernière encouragera l'étalement urbain, et l'importance du mouvement de population vers la banlieue incitera les pouvoirs publics à construire une autre autoroute pour décongestionner la dernière autoroute construite. L'exemple de l'Autoroute 13 qui a été construite pour décongestionner l'Autoroute 15 confirme d'ailleurs cette théorie. Aujourd'hui, l'Autoroute 13 aussi est désormais congestionnée aux heures de pointe. Pour en finir avec cette construction cyclique des autoroutes, il est nécessaire de penser à une autre solution, une sorte de remède final. Il faut encourager le transport public, miser sur le développement de nouvelles alternatives de transport et améliorer le service de transport actuel en créant des voies réservées aux autobus et des stationnements incitatifs autour des stations du métro. Il faudrait peut-être aussi penser à prolonger les lignes de trains pour le transport des habitants hors des centres urbains.

Comme nous l'avons démontré, nos calculs nous ont permis de confirmer l'impact du tronçon de l'Autoroute 25 sur l'étalement urbain. Cet étalement se développe d'année en année. On constate déjà que 10 % des terrains limitrophes au tracé du tronçon sont construits et urbanisés. À partir de ces constatations, nous nous demandons maintenant qu'elle sera l'ampleur de cet étalement une fois le projet finalisé?

BIBLIOGRAPHIE

Monographie

- Allemand, S., Ascher, F. et Lévy, J (dir.), 2004. Les sens du mouvement, modernité et mobilité dans les sociétés urbaines. Paris : Éditions Belin, p. 29.
- Ascher, F., 2008. Les nouveaux principes de l'urbanisme. Avignon (France) : Édition de L'Aube, 104 p.
- Ascher F., 2001. "La nouvelle révolution urbaine : de la planification au management stratégique urbain. Paris : la Documentation française. p. 21-33.
- Ascher, F., 1995. Métapolis ou l'avenir des villes. Paris : Éditions Odile Jacob, pp. 29-30.
- Ascher, F., Brams, L., Delamarre, A., Loinger, G., Rochefort, M., De Romfort, A., Theys et J., Wachter, S., 1993. Les territoires du futur. Paris : Édition de L'Aube, 182 p.
- Ascher F., 2001. Les nouveaux principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour. La Tour d'Aigues, Avignon (France) : Éditions de L'Aube. 100 p.
- Bailly A., Huriol J.-M., 1999. Villes et croissance, Théories, modèles, perspective, Anthropos, collection géographie, 280p.
- Bauer, G., Roux, J-M., 1976. La Rurbanisation ou la Ville éparpillée. Paris : Édition du Seuil, 189 p.
- Boisvert, M. A. (dir.) avec la collaboration de Paula NEGRON-POBLETE, 2004. L'urbain un enjeu environnemental. Collection Science régionale. Sainte-Foy (Québec) : Presses de l'Université du Québec, 228 p.
- Bonnet, J., 1994. Les grandes métropoles mondiales, Géographie 'aujourd'hui. Paris : Édition Nathan, 191 p.

- Brun, J., 1994. Essai critique sur la notion de ségrégation et son usage en géographie urbaine, in J, BRUN et C, RHEIN (eds), La ségrégation dans la ville, concepts et mesures, Paris : L'Harmattan, p., 21-57.
- Cavin, J-S., 2005a. La ville, mal-aimée. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, p. 97
- Cavin, J.-S., 2005b. Les cités jardins de demain. (*Garden cities of to morrow*) p. 95
- Chevalier, J., 2000. Grandes et très grandes villes en Amériques du Nord. Paris : Ellipses Édition Maketing, 159 p.
- Choay, F., 1992. L'Allégorie du patrimoine. Paris : Seuil, p. 185.
- Chombart de Lauwe, P.-H., 1969. Des hommes et des villes. Paris : Payot, 249 p.
- De Moncan. P., 2003. Villes utopiques, villes rêvées. Les éditions du Mécène, 354 p.
- Derycke, P.-H., 1999. Comprendre les dynamiques métropolitaines, in Lacour C., Puissant S. (eds.), La métropolisation, Paris, Anthropos, p. 1-19.
- Drouilly, P., 1996. L'espace social de Montréal (1951-1991). Québec, Les éditions du Septentrion, 349 p.
- Grafmeyer, Y., 1994. « Regards sociologiques sur la ségrégation », in Brun, J. et C. Rhein (dir.), La ségrégation dans la ville. Paris, L'Harmattan, p. 85-117.
- Joly, R., 1996. Une ville à refaire. Paris : Édition sociales, Paris. 270 p.
- Jouve, B. et Lefevre, C. (Ed), 2004. Horizons métropolitains, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2004, 273 p.
- Kaufmann, V., 2000. Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires Romandes, 252 p.
- Leroy-Gourhan, A. 1965. Le geste et la parole, Albin Michel, Paris.

- Lévy, J. et Lussault, M., 2003 Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Belin, Paris, 2003.
- Lucy, W. H., Philips, D. L., 2006. *Tomorrow's cities, Tomorrow's Suburbs*, American Planning Association, Planners press, Chicago.
- Mantziaras, P., 2005. Séminaire «Penser l'espace»: 16 Novembre. Place/non-place urbain realism. EPFL.
- Moriconi-Ebrard, F., 1996. L'urbanisation du monde, Paris, Anthropos, coll. villes.
- Newman, P.W.G., Kenworthy, J. R., 1989. *Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook*, Gower Publishing Company Limited, Hants, Angleterre.
- Puissant, S., 1999. Un moment de la croissance urbaine, réponses des experts, in Puissant, S. et Lacour, C., 1999. *La Métropolisation : Croissance, Diversité, Fractures*. Paris, Anthropos, p. 21-63.
- Touraine. A., 1997. Pourrions-nous vivre ensemble? Égaux et différents. Paris : Édition Fayard, mars 1997, 395 p
- Urry, J., 2000. *Sociologie des mobilités, une nouvelle frontière pour la sociologie ?* Traduit de l'anglais en 2005 par Noël Burch. Londres : Routledge
- Wackermann, G. (dir)., 2000. *Les métropoles dans le monde*. Paris : Ellipses, 222 p.
- Wiel, M., 1999. *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Belgique, Pierre Mardaga éditeur, Sprimont, 149 p.
- Wilson, W. J., 1997. *When Work Disappears. The World of the New Urban Poor*, Vintage Books, New York.
- Wright, F-L., Brownell, B., 1937. *Architecture and Modern life*. New York, Édition Harper, 339 p.

- Zembri, P., 2002. « Transport et réseaux : l'accentuation des modalités », in M. Sivignon et J.-P. Charvet (dir.) « Géographie humaine. Questions et enjeux du monde contemporain ». Paris, Édition Armand Colin, p. 255 – 288.

Article

- Apparicio, P., Leloup, X. et Rivet, P., 2006, La répartition spatiale des immigrants à Montréal : apport des indices de ségrégation résidentielle, INRS – Urbanisation, Culture et Société, Centre de recherche interuniversitaire de Montréal sur l'immigration, l'intégration et la dynamique urbaine, juin 2006, 47 p.
- Ascher F., 2003. Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses : un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques. Conférence Biennale d'architecture de Rotterdam du 09/05/2003, 11 p.
- Barcelo, M., 1999. Les indicateurs de l'étalement urbain et de développement durable en milieu métropolitain, INRS-Urbanisation, Université du Québec, juin 1999, 55 p.
- Beaucire, F., 2000. La forme des villes et le développement durable. In Séminaire de prospective urbaine organisé par le CERTU. La forme des villes: caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions. Lyon : ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, pp. 88-99.
- Brun, J., 1994. Essai critique sur la notion de ségrégation et son usage en géographie urbaine, in J, BRUN et C, RHEIN (eds), La ségrégation dans la ville, concepts et mesures, Paris : L'Harmattan, p. 21-57.
- Cameron, M. (1991) *Transportation efficiency: Tackling Southern California's air pollution and congestion*, Environmental Defense Fund and Regional Institute of Southern California, mars 1991.
- Cox, W., 2006a. Comment le développement de la banlieue rend la métropole plus compétitive. Les Cahiers de recherche de l'Institut économique de Montréal. IÉM. , juillet 2006, 34p.
- Cox, W., 2006b. Institut économique de Montréal, transport et logement à Montréal, comment le développement de la banlieue rend la métropole plus compétitive, juin 2006.
- CSN, 2005. Conseil central du Montréal métropolitain, mémoire sur le projet de prolongement de l'Autoroute 25, entre l'Autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa par le ministère des Transports, déposé au BAPE en juin 2005, p. 13

- Devisme, L., Bossé A., Brenon L., Dodier R., Dumont M., Hervouet V., Madoré F. et Struillou J.-F., 2007. La structuration du périurbain : synthèse bibliographique : Cahier N°1, PUCA, 113 p.
- De Moncan. P., 1968. Le chantier du Métropolitain de Paris de 1898 à 1946 : Une approche socio-économique : L'étalement urbain et l'accroissement des temps de transports. Paris, PUF. P. 173.
- Ewing, R., Schmid, T. L., Killingsworth R. E., ZLOT, A. et Raudenbush S., 2003. *Relationship between urban sprawl and physical activity, obesity, and morbidity. American Journal of Health Promotion ;* vol.18 (1), pp. 47-57.
- Ewing, R., 1997. *Is Los Angeles-Style Sprawl Desirable?* APA Journal, pp. 107-126.
- Frank, L., Andersen, M. A. et Schmid T.L., 2004. *Obesity relationships with community design, physical activity and time spent in cars; Am.J. Prev. Med.*
- Freeman, L., 2001. *The Effects of Sprawl on Neighborhood Social Ties, An Explanatory Analysis*, APA Journal, Vol. 67, No. 1, pp. 69-77.
- Gagnon, L. (1990). L'effet de serre et l'énergie: enjeu de la prochaine décennie, La maîtrise de l'énergie, décembre 1990.
- Gagnon, L., Janson, P. et Guérard, Y., 1989. Mémoire conjoint de l'UQCN et de AQLPA concernant le "Plan d'action 1988-1998 ; Le transport dans la région de Montréal", janvier 2009.
- Grant, J. Incentives, 2004. *Regulations, and Plans – The Role of States and Nation-States in Smart Growth Planning*, September 30 – October 1, 2004
- Hansen, Mark et Yuanlin Huang. 1997. « Road supply and traffic in California urban areas». *Transportation Research A*, vol. 31 no. 3
- Klaassen, L.-H. 1920, 1981. Transport et reurbanisation. Farnham, Royaume-Uni, Gower, p. 214
- Laliberté P., Vaillancourt, J., Vivre en Ville, 2005. Un pont de plus vers l'augmentation à dépendance à « l'auto-solo », pour des alternatives durables en transport et transport et en aménagement du territoire, juin 2005, 40 p.

- Laliberté P. et Vaillancourt, J. 2002, Vivre en Ville. Amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, des solutions favorisant l'accessibilité, les transports collectifs et alternatifs et un aménagement durable du territoire, avril 2002, 22 p.
- Lambert, A., 1989. *Paving the way for pedestrians*, *Geographical Magazine*, november, p. 28.
- Lyman, F., 1990. *Rethinking our transportation future*, *The Environmental Magazine*, Sept. - Oct., Vol. 1, No 5
- Madoré, F., 2004. Ségrégation sociale et habitat, *Géographie Sociale*, Presses universitaires de Rennes. (Coll. «Géographie sociale»), 251 p.
- Mignot, D., Aguilera, A., Bloy D., 2004. Permanence des formes de la métropolisation et de l'étalement urbain, mars 2004, p. 15
- Mouafo. D., 1994. La périurbanisation : étude comparative Amérique du Nord – Europe occidentale - Afrique noire. *Cahier de géographie du Québec*. Volume 38, N° 105, pp. 413-431.
- Newman P.W.G. et J. R., Kenworthy, 1989. *Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook*, Gower Publishing Company Limited, Hants, Angleterre.
- Noland, R.-B. et L.-L. Lem., 2000. *Induced travel : A review of recent literature and the implications for transportation and environmental policy*. European transport Conference 2000. 40 p. En ligne <http://www.cremtl.qc.ca/PDF/induction_effect.pdf>.
- Paquette, Y., 2006. Parachèvement de l'Autoroute 25 : modification du schéma d'aménagement en vigueur sur l'Île de Montréal, septembre 2006, p17
- Redor, P., 2007. Mesures et définitions de l'étalement urbain, de quoi parle-t-on? INSEE-DAR-CNIS, mai 2007, p. 18.
- Ritchot, G., Mercier, G. et Mascolo, S. 1994. L'étalement urbain comme phénomène géographique : L'exemple de Québec, *Cahiers de géographie du Québec*. Volume 38, N° 105, p. 261-300.

Actes de colloques

- Bussière, Y. et Bonnafous, A. (dir.), 1993. Transport et étalement urbain : Les enjeux. Actes du colloque dans le cadre des Cinquièmes entretiens du Centre Jacques-Quartier, 7-8 oct. 1992, Montréal. Lyon (France) : PRARSH, 1993, 345 p.
- Wacquant, Loïc J.D., 1997. Un quartier de haute insécurité dans le ghetto de Chicago. In *Villes et politiques urbaines au Canada et aux États-Unis*. 5^e colloque international organisé par le Centre d'Études Canadiennes de l'Université de Paris III – Sorbonne nouvelle à Paris, les 17 et 18 mai 1995. Lacroix, J.-M., (comp.). Presse de la Sorbonne Nouvelle, décembre 1997, Paris.
- Rougé, L. 2005. L'accèsion à la propriété d'un pavillon périurbain des familles modestes toulousaines : un habiter au risque de la « captivité ». Actes de la journée d'étude « jeunes chercheurs » Le logement et l'habitat comme objet de recherche (Atelier 3). Paris : Institut 102 National d'Études Démographiques

Publication gouvernementale et internationale

- Belgique : ministère wallon de l'Équipement et des Transports, 2007, *L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité. Liens et interactions entre les outils*, La Cemathèque n° 20, avril 2007, Namur, p. 6
- Canada : Société canadienne d'hypothèque et de logement, 2007. Rapport sur le marché locatif-RMR de Montréal, juin 2007.
- Montréal :
 - Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE), 2005. Projet de prolongement de l'Autoroute 25 entre l'Autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, rapport d'enquête et d'audiences publiques, septembre 2005
 - Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE), 2001. Prolongement de l'Autoroute 25 entre l'Autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère de l'Environnement, rapport d'analyse des impacts, juin 2001, p. 2-54
 - Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)
 - Rapport de consultation des MRC et des CIT des couronnes nord et sud, 2010. Ensembles urbains, générateurs de déplacements et projets de développement de transport collectif, février 2010, p. 34

- Perspective grand Montréal, vol. 2, n° 3. mai 2008
- Perspective grand Montréal, vol. 2, n° 4, juillet 2008
- Orientation de la communauté métropolitaine de Montréal en matière du logement social et abordable. Mars 2006, p. 28
- Orientation de la CMM en matière de logement social et abordable, décembre 2005, p. 10
- Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement. Cap sur le monde. Pour une région métropolitaine de Montréal attractive, mars 2005, 132 p.
- Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), 2005. Un projet alternatif au prolongement de l'Autoroute 25, juin 2005, p. 21
- Direction de la santé publique de Montréal, 2005. Impacts sur la santé publique du projet de prolongement de l'Autoroute 25 entre l'Autoroute 40 et le boulevard Henri-Bourassa et solutions proposées, juin 2005.
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME), 2005. Le prolongement de l'Autoroute 25, une perspective macroécologique. Mémoire déposé au BAPE le 8 juin 2005. pp. 11, 12-39.
- Équittere, 2005. Un nouveau lien autoroutier prolongeant l'Autoroute 25? Une idée d'un autre temps, Mémoire déposé au BAPE, 09 juin 2005, p. 31
- Le regroupement des entreprises du parc industriel Autoroute 25 à Laval, 2005. Mémoire en faveur de la construction du parachèvement de l'Autoroute 25, déposé au BAPE en juin 2005, p. 30
- Observatoire métropolitain de la région de Montréal, 1999. Les indicateurs d'étalement urbain et de développement durable en milieu métropolitain, Juin 1999, p. 18
- Ville de Montréal, 2005. Stratégie de développement économique 2005-2010 de la ville de Montréal, juin 2005, p. 7.
- Option Transport Durable, 2005. Un plan « TC » est nécessaire pour l'Est de la Métropole pour une solution durable à la perte de temps dans les transports, tout en respectant le Protocole de Kyoto, déposé au BAPE en juin 2005, p. 12

- Québec :

- Institut de la statistique du Québec, 2008. Direction de la méthodologie, de la démographie et des enquêtes spéciales, exploitation du Fichier d'inscription des personnes assurées (FIPA) de la Régie de l'assurance maladie du Québec (RAMQ), janvier 2008.
- Ministère des Transports du Québec, 2006a. Modification du schéma d'aménagement sous la responsabilité du conseil d'agglomération de Montréal, document d'information en vu de la consultation publique, août 2006. 8 p.
- Ministère des Transport du Québec, 2006b. Appel de proposition; pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du parachèvement de l'Autoroute 25 dans la région métropolitaine de Montréal. juillet 2006, p. 2.
- Union des producteurs agricoles (UPA), 2005 : Les fédérations de l'UPA Lanaudière et Outaouais-Laurentides. Mémoire présenté auprès du BAPE dans le cadre de l'enquête sur le projet de prolongement de l'Autoroute 25 entre l'Autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa, juin 2005. p. 5
- Gouvernement du Québec, 1994, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : Pour un aménagement concerté du territoire*, Québec 89 p.

- Suisse :

- Both, J.-F. Université de Lausanne, département de Géographie, 2005, Les métamorphoses de la ville ; Régimes d'urbanisation, étalement et projet urbain, les cahiers du développement durable, Urbia-numéro1, septembre 2005, Lausanne, p.16

Site Web

CRE-Montréal :

- <http://www.cremtl.qc.ca/index.php?id=1003>. Page consultée le 03 mars 2008
- <http://www.cremtl.qc.ca/node.php?id=406>, visité le 15-01-2009

- Équiterre :

- <http://www.equiterre.org/transport/informer4.php> visité le 30-03-2009

- Frumkin, H., Frank, L. et Jackson, R., 2004. *Urban Sprawl and Public Health: Designing, Planning, and Building For Healthier Communities*, Island Press (www.islandpress.org), site visité le 19-09-2008

- Le Bloc-notes, 2005. L'étalement urbain et ses conséquences sur la santé des banlieusards, 4 février 2005, Volume 7, No. 21, <http://www.leblocnotes.ca/node/189>, site visité le 04-04-2009

- Le journal Libération, <http://www.liberation.fr/week-end/010160541-le-pavillonnaire-un-mauvais-remede-aux-grands-ensembles>, visité le 25-02-2011

- Marchand, B. (5 février 2007). L'urbaphobie en France depuis 200 ans.
 - <http://www-ohp.univ-paris1.fr/Textes/Marchand.pdf>, visité le 25-03-2009

- Observatoire urbain
www.observation-urbaine.certu.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/article_JCC_cle685ca1.pdf, visité le 29-01-2010.

- Parti vert du Québec, Xavier Daxhelet
<http://www.pvq.qc.ca/node/246>, visité le 19 septembre 2009.

- Radio-Canada :
http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2007/05/28/004-CPTAQ-CMM-agricoles_n.shtml, site visité le 28-02-2010

- Réseau canadien du développement intelligent
<http://www.smartgrowth.ca/>, page web consultée le 20-02-2008

- Société canadiennes d'hypothèque et de logement
<http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/inso/sapr/co/2004/2004-09-08-1400.cfm>, Site visité le 15-01-2009.

- Statistique Canada :
<http://www12.statcan.ca/francais/census06/analysis/popdwell/Subprov5.cfm>, visité le 10-09-2008

http://www.statcan.ca/francais/kits/pdf/social/traff2_f.pdf 6 juin 2005, visité le 20-09-2008

- Cité Jardin,
<http://yclady.free.fr/howard.html>, site visité le 16-04-2009.
- Pumain, D. (2006). « Ségrégation » in *Hypergeo*
<http://www.hypergeo.eu/spip.php?article372>, site visité le 21-02-2011
- Thomsin, L. (2003). Un concept pour le décrire: l'espace rural rurbanisé, *Ruralia*,
<http://ruralia.revues.org/document250.html>, visité le 20-04-2009
- Union des Producteurs Agricoles (UPA) :
1 - http://www.upa.qc.ca/eng/salle_presse/document.asp?idrubrique=37&id=1629
Page consultée le : 30-03-2009.

2 - Territoire agricole
<http://www.upa.qc.ca/ScriptorWeb/scripto.asp?resultat=144971>,
site visité le 01-03-2011
- Ville de Laval, Service de l'urbanisme,
http://www.ville.laval.qc.ca/wlav2/docs/folders/documents/guichet_municipal/constructions_08.pdf, site visité le 7 janvier 2009
- Warren, C. « Rapport de circulation : les migrations quotidiennes en semaine », *Tendance sociales canadienne*, printemps 2000 no.56, p. 20. # 11-008-XIF (données issues de l'Enquête sociale générale de 1998 de Statistique Canada
http://www.statcan.ca/francais/kits/pdf/social/traff2_f.pdf 6 juin 2005, visité le 20-09-2008

Mémoires et thèses

- Aguibetova, O (2005-2006), le concept de la métropolisation. Diplôme des hautes études européennes et internationales. Centre international de formation européenne, Institut européen de hautes études internationales,

- Bachiri, N. 2006, l'étalement urbain et la mobilité quotidienne d'adolescentes et adolescents de la communauté métropolitaine de Québec, mémoire de maîtrise, Québec, Université Laval, 146 p.
- Roger, I., 2007, «Les processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes (agglomération de 500 000 à 1 million d'habitants). Les cas de Bordeaux, Bristol, Montpellier, Saragosse et Toulouse». Thèse de doctorat, Toulouse, Université de Toulouse II-Le Mirail. p. 47
- Wolf, P., 2006, Étalement urbain, l'impasse urbanistique? Québec, Université de Montréal, Département d'aménagement, Maîtrise en urbanisme.

Magazine et journaux :

- Ascher, F. et F. Godard. 1999. "Une nouvelle révolution urbaine." in: Le Monde. 29 juillet 1989. Paris. p. 15.
- Corriveau, J. 2008. Mercredi 20 février 2008, Montréal - Les îlots de chaleur se multiplient. Le devoir. com.
- Downs, A. Journal de l'association APA, *Journal of the American Planning Association*, p (?) Vol. 71, N°.4, automne 2005.
- Eybesfeld, C., 16 septembre 2006. Échos logement. Journal Libération.
- Mercier, J., 17 février 2007, La terre de chez nous. laterre.ca
- St-Amour, S., 11 février 2007, Alex Kotler, l'homme derrière *Monit International* Portrait du plus important propriétaire foncier de Laval. Courrier Laval.
<http://www.courrierlaval.com/Politique/2007-02-11/article-1123380/Alex-Kotler-lhomme-derriere-Monit-International/>

Autres

- Garand, G., 2009. Directeur du CRE-Laval, entrevue réalisée par l'auteur du mémoire le 19 août 2009
- Laval : Ville de Laval. Schéma d'aménagement, 2004, p. 157

- Larousse, 2007, Le petit Larousse illustré, Maury imprimeur S.A. – Malesherbes, juillet 2006, Paris, p. 949
- Marois, C., 2006, Étalement urbain et développement résidentiel, power point du cours géo 3282, Université de Montréal, p.10